

Wing Masters N°71

AVIATION - MAQUETTES - HISTOIRE - NOUVEAUTES

BEL : 7,70 € - AND : 6,50 € - CAN : 14,50 C\$ - SUISSE : 12,00 CHF
ITA : 7,60 € - GRECE : 7,60 € - LUX : 7,60 € - Port. Cont. : 7,60 €

BIMESTRIEL JUILLET - AOÛT 2009
France métro : 6,50 €



**1/48 HEINKEL
HE 177A-5 GREIF**



**HISTOIRE
LES 50 ANS
DU PHANTOM** 
MONTAGE 1/48

**MESSERSCHMITT
1/32 BF 109E-1**

L 19562-71-F: 6,50 € - RD



Directeur de la publication :

François Vauvillier.

Directeur de la rédaction :

Jean-Marie Mongin.

Directeur de la rédaction maquettisme

et Rédacteur en chef : Dominique Breffort.

Principaux collaborateurs : M. Avendano,

J. Barby, P. Bodet, P. Brankly, R. Camoin, N. Gohin,

G. Gorkhoff, V. Gréciet, R. Hugault,

P.-E. Kloeckner, F. Longuet, A. Martinez Bertana,

B. Pautigny, E. Pemes, Th. Pemes, E. Ratier,

O. Souley, J.-M. Villalba Dominguez, C. Wozny.

e-mail : wingmasters@histecoll.com

Chef de fabrication : Géraldine Malliet.

Rédacteur graphiste : MORGAN GILLARD

Département publicité (Fax : 01 47 00 51 11)

Chefs de publicité :

Séverine Piffret : 01 40 21 17 99.

Sandra Villermois : 01 40 21 17 94.

Graphistes :

Géraldine Malliet : 01 40 21 18 22.

Emilie Morassi : 01 40 21 07 08.

Département commercial (Fax : 01 47 00 20 75)

Directeur marketing et commercial :

Pascal Da Silva : 01 40 21 15 33

Responsables commerciaux :

Nathalie Toutain : 01 40 21 15 39.

Amaud De La Salle : e-mail : a.delasalle@histecoll.com

Assistante de la direction générale :

Sandrine Régat : 01 40 21 18 26.

SERVICE CLIENTS

Abonnements et vente par correspondance

Laudine Aimé, Hayette Amar,

Françoise David, Sanaa Salim.

N° Indigo 0 820 888 911

0 110 € TTC / mn

Pour l'étranger : +33 140 211 796

E-mail : vpce@histecoll.comE-mail : abonnement@histecoll.com

Rédaction, maquette et traitement de l'image

Secrétaire général de la rédaction :

Pierre Gavignaux

Rédaction : Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut,

Christophe Camille, Philippe Charbonnier,

Marc-Antoine Colin, Antonin Collet, Jean-François

Colombet, Jean-Marc Deschamps, Denis

Gandilhon, Magali Masselin, Eric Micheletti,

Jean-Pierre Parlange, Mathieu Pleissinger,

Nathalie Serhadji, Nicolas Stratigos,

Jean-Louis Viau.

Directeur des systèmes d'information :

Jacques Tolly : 01 40 21 15 40.

Administrateur du site : Antoine Viau.

01 40 21 15 35.

Département gestion

Administrateur adjoint : Chantal Raynaud.

Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.

Secrétaire générale :

Laetitia Quinton : 01 40 21 18 24.

Abonnements, rédaction, publicité

Histoire & Collections,

5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11.

Téléphone : 01 40 21 18 20

Fax : 01 47 00 51 11.

Abonnements WingMasters magazine

Tarif : 1 an : 34,50 €.

Dom-Tom et autres pays : 41,50 €.

Vente en kiosque : par MLP.

Service des ventes kiosque : Sordilap

Contact : Laurent Charrière - 01 42 36 80 92.

E-mail : lcharrie@sordilap.fr

Vente au détail : Armes & Collections.

19, avenue de la République, 75011 Paris.

01 47 00 68 72. Fax : 01 40 21 97 55.

Distribution à l'étranger.

Editeur responsable pour la Belgique :

Tondeur Diffusion, 9, avenue Van Kalken,

B-1070 Bruxelles.

Administration des ventes : 02/555 02 21.

Abonnement 1 an : 42,00 €.

Fax : 02/555 02 29. Fortis 210-0402415-14.

Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.

Via S. Sordino, 341, I-43100 Parma.

WINGMASTERS est une publication du groupe

Histoire & Collections, SA au capital

de 182 938,82 €. Siège social 19, avenue

de la République 75011 Paris.

Président-directeur général :

François Vauvillier.

Vice-président : Jean Bouchery.

Directeur général : Jean-Marie Mongin.

Principaux associés : François Vauvillier,

Jean-Marie Mongin et Eric Micheletti.

Numéro de CPPAP : 0910 K 78983.

Photogravure couleur : Photogravure intégrée

Printed in France / Imprimé en France

Traitement de l'image :

Studio graphique A & C.

Impression : IMAYE GRAPHIC

Bd Henry Becquerel, Z.I. des Touches

BP 2159 53021 Laval Cedex 9

ISSN 1636-9262

© Copyright 2009. Reproduction interdite

sans accord écrit préalable.

JUILLET-AOÛT 2009

Messerschmitt Bf 109E-1	1/32	Olivier Souley	8
Mitsubishi F-2	1/48	Ludovic Molandre	14
Heinkel He 177A-5 Greif	1/48	François Neveu	20
Les Turonnes 2009		Sébastien Guillemain	26
Grumman E-2C Hawkeye 2000	1/72	Dominique Breffort	30
Le F-4 Phantom II, un cinquantenaire		Vincent Gréciet	38
MDD RF-4E Pantom II	1/48	Dominique Friard	48
Montrouge 2009		Dominique Breffort	54
Albatros D.V	1/72	Ricardo Abad	56
Mitsubishi F1M2 Type 0 « Pete »	1/48	Jean Barby	62
MDD AV-8B Harrier II	1/48	Fausto Muto	66

LES NOUVEAUTÉS ACCESSOIRES, DECALS, MAQUETTES, etc. 70

POUR TOUT SAVOIR SUR :

LES ABONNEMENTS

LES PETITES ANNONCES ET LES ANCIENS NUMEROS 35 à 37

Ne manquez aucun numéro !

La distribution de la « presse magazine » connaissant actuellement certaines perturbations, nous conseillons à tous nos lecteurs de se faire connaître auprès de leur point de vente habituel pour y réserver à l'avance leur numéro de *WingMasters* (ainsi que leurs autres revues favorites du groupe Histoire & Collections) et à acheter chaque nouveau numéro dès sa parution, sans attendre !

Prochain numéro : *WingMasters* n° 72, en kiosque le 25 août 2009

Et, mieux encore, abonnez-vous ! (cf. page 35 de ce numéro).

RETROUVEZ TOUS NOS LIVRES ET MAGAZINES SUR histoireetcollections.com

The screenshot shows the WingMasters website interface. At the top, there's a banner for 'LES AVIONS ET LE MAQUETTISME PLASTIQUE AU PLUS HAUT NIVEAU'. Below this, the main heading is 'WINGMASTERS Les avions et le maquettisme plastique'. The left sidebar contains a navigation menu with links: 'Portail H&C', 'Les livres', 'Promotions', 'Accueil', 'S'abonner', 'Vient de paraître', 'Anciens numéros', 'Hors-série', 'Ecrins', 'Recherche par mot(s)', 'Comment acheter ?', 'Mon compte', 'Lettres d'info', and 'Contact'. The main content area displays the cover of the magazine 'WingMasters n° 72 juillet 2009' featuring a blue and white aircraft. To the right of the magazine cover, there's a list of categories: 'Militaria', 'Histoire de Guerre - Blindés & Matériel', 'Batailles', 'Raids', and 'Police Pro'. At the bottom, there's a small text block mentioning 'WM, WINGMASTERS, ou encore le Maître des Ailes en français. Nulle prétention de notre part lorsqu'il a été question de choisir le titre d'une nouvelle revue consacrée aux maquettes d'avions et à leur corollaire naturel, l'histoire de l'aviation militaire, toutes périodes confondues. Simplement le besoin de revisiter la presse maquettiste spécialisée autour de quelques idées simples : modernité du concept graphique avec la part belle laissée aux photos, dynamique éditoriale ouvrant largement les pages à l'actualité de la maquette, ouverture aux nouveaux talents par le biais d'une équipe jeune et dynamique. Quant à l'aspect historique, réalisé à travers d'articles illustrés par l'un des meilleurs artistes du moment, Bruno Pautigny, il se devait d'être à la portée de tous, tant par la forme, grâce à une grande attention portée aux choix et à la présentation des photos, que par le fond privilégiant la qualité rédactionnelle.'

❖ 4 et 5 juillet à Tulle (Corrèze). 7^e exposition nationale et régionale de la maquette et du modèle réduit organisée par le Club Maquettes 19 dans la salle Latreille. M. Bec ☎ 0686 773 045 ou courriel: TER2200@aol.com

❖ 8 et 9 août à Ursel (Belgique). 8^e Édition de l'Ursel Military Show-Wings & Wheels sur l'Aérodrome. Wings & Wheels. Postbus 55. B-9000 Gent. Belgique. Fax: +32(0)9-267-37-11. Pascal Ginneberge: pascal@wingsandwheels.be. Site: www.wingsandwheels.be

❖ 22 et 23 août à Mirepoix (Ariège). 8^e Exposition de maquettes avec bourse d'échanges organisée par l'association Mirepoix Modélisme. Ph. Ferrand. ☎ 05-61-68-83-29. Fax: 05-61-68-24-47. Courriel: philippe.ferrand0348@orange.fr

❖ 22 et 23 août à Mons (Belgique). 11^e Exposition de modélisme « Terre-Air-Mer » avec bourse d'échanges dans la salle Lotto Mons. Simon Joël. Rue E. Vandervelde, 190. 7000 Mons. ☎ 0032-475-500339. Courriel: joelsimon26@hotmail.com

❖ 29 et 30 août à Blagnac (Haute Garonne). 22^e Championnats du Sud. Exposition-concours de Figurines et Maquettes dans la Salle des Ramiers. A. Laffay. 38, rue de la Sardane. 31170 Tournefeuille. ☎ 05-61-49-64-27 ou 06-21-68-07-60. Courriel: alainlaffay@free.fr. Site: www.etendardoccitan.org

❖ 5 et 6 septembre à Savona (Italie).

« MiliSaona 2009 » dans l'ancienne forteresse du Priamar (centre-ville). Exposition-concours de maquettes et figurines toutes catégories avec bourse d'échanges et tournois de jeux. Organisation: Associazione culturale La Centuria et Fog's Soldiers, avec le soutien du Club Modellistico Savonese. Site internet: www.lacenturia.it ou www.fogsoldiers.it. Courriel: associazione@lacenturia.it ou fogsoldiers@libero.it

❖ 5 et 6 septembre à Auenheim (Bas-Rhin). Exposition de maquettes et modélisme à l'espace Vauban organisée par le club « Mini Flotte 67 ».

❖ 12 et 13 septembre à Villeneuve (Suisse). 9^e exposition-bourse d'échanges de maquettes, figurines et trains dans la halle de la Tronchaz. Renseignements: Michel Bérard ☎ +41 027 203 31 89 (le soir). Courriel: michel.berard@netplus.ch

❖ 12 et 13 septembre à Mirecourt (Vosges). 7^e Exposition européenne de maquettisme et de figurines à la salle polyvalente « Espace R. Flambeau ». J.-L. Hartmann. ☎ Le Bon Ban ☎. 54930 They sous Vaudemont. ☎ 06-12-04-78-75 ou 06-70-23-93-66. Courriel: fabrice_ice@hotmail.fr

❖ 19 et 20 septembre à Franconville la Garenne (Val d'Oise). 3^e Exposition-Concours organisée par l'Association « Les Figurines du Baron », dans la salle Saint Exupéry, face à la Mairie. Didier Le Lirzin ☎ 0682334385 ou Michel

Duc ☎ 0680 559 330. Courriel: mimi-duc2004@yahoo.fr

❖ 26 et 27 septembre à Jarny (Meurthe & Moselle). Exposition de modélisme et de maquettisme organisée par le club de maquettes de Labry et le CMSJ de Jarny dans la salle Jean Lurçat. Contact: Courriel mace.nanard@hotmail.fr. ☎ 0382331370 ou 0382333608

❖ 26 et 27 septembre à Tomblaine (près Nancy, Meurthe et Moselle). 2^e exposition de maquettes et figurines organisée par l'AFMT à l'espace Jaurès. Renseignements: gilles.amft@free.fr

❖ 26 et 27 septembre à Mantes la Jolie (Yvelines). Deuxième Salon de la maquette et du modèle réduit organisé par le Lafayette Maquette Club du Mantoisau parc des expositions de Mantes La Jolie. Michel Bonnouvier. ☎ 06-83-21-16-41. Courriel: michel.bonnouvrier@orange.fr

❖ 3 et 4 octobre à Neuville de Poitou (Vienne). 24^e Modelexpo, Salon Européen du Modèle Réduit. Modelexpo. 9, rue de la Jeunesse. BP 19. 86170 Neuville de Poitou. ☎ 05-49-51-59-79. Site: www.modelexpo.net. Courriel: modelexpo@wanadoo.fr

❖ 3 et 4 octobre à Besançon (Doubs). Expokit 2009. Exposition-concours de maquettes et modèles réduits au Parc des expositions Micropolis. Kit Club Bisontin. 44, chemin des Journaux. 25000 Besançon. ☎ 03-81-51-51-92 ou 06-83-84-07-65. Courriel:

kitclubbisontin@hotmail.com

❖ 3 et 4 octobre à Wieve (Belgique). IPMS Belgium National Convention 2009 à l'Oktoberrhallen. Site internet: www.ipms.be. IPMS Belgium, Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen. Belgique.

❖ 17 et 18 octobre à Hyères-les-Palmiers (Var). Maquettexpo 2009, 19^e Salon Eurosud de la maquette et de la figurine avec bourse d'échanges au Forum du Casino. Trophées spéciaux: « Rescue » et « Tanguy et Laverdure ». Association Maquettiste Varoise. 95 Rue Marc Delage. Maison des associations. Case 52.83130 La Garde. Tél. / Répondeur / Fax: 0494 149 350. Portable: 0609 043 822. Courriel: amv83kit@wanadoo.fr. Site Internet: http://www.amv83.fr

❖ 31 octobre et 1^{er} novembre à Pommery-Clermont. 11^e Salon Figurines et Maquettes. CAL. ☎ 03-44-50-06-68.

❖ 7 et 8 novembre à Sion (Suisse). « Historia », 10^e Concours-exposition international de maquettes et figurines dans la Halle Barbara, Casernes de Sion. Michel Gay. ☎ 41 79412 62 31. Courriel: info@clubhistoria.ch

❖ 14 et 15 novembre à Colmar (Bas-Rhin). 11^e exposition de maquettes et modèles réduits organisée par le Colmar Maquette Club (CMC) dans la salle des Catherine. Contact: alexandreblech@yahoo.fr. Site Internet: http://sites.google.com/site/colmarmaquettesclub/

On en parle...

☺ Dans la rubrique « Nouveautés maquettes » du présent numéro, vous découvrirez la nouvelle — et remarquable — marque néo-zélandaise Wingnut Wings, consacrée



à l'aviation de la Grande Guerre. Faute de place, nous ne vous présentons que deux des quatre nouveautés parues au début du mois de mai et qui ont rapidement généré beaucoup de « buzz » sur la Toile auprès de nombreux maquetistes, qu'ils soient spécialistes des avions « à ficelles » de 1914-1918 ou tout simplement amateurs de (très) belles maquettes. C'est promis, dès notre prochain numéro, nous vous présenterons les deux modèles en question, un Junkers J.1 et un Bristol F2 Fighter, mais nous ne résistons pas à l'envie de vous en montrer les illustrations de boîte, dont la qualité donne une petite idée du contenu.



De plus, WNW ne semble pas vouloir s'arrêter en si bon chemin, et dans le courant de l'année nous aurons donc droit à une autre série de nouveautés peut-être encore plus impressionnantes, puisque sont annoncés, toujours au 1/32, un Pfalz D.IIIa,

un Albatros D.V, un Fokker D.VII et un RE.8, qui devraient être suivis par un Sopwith Pup et un... Gotha G4, sorte de léviathan à cette échelle, avec près de 80 cm d'envergure et plus de 400 pièces (et quelques mètres de fil de nylon pour les haubans!).

Inutile de dire que les aficionados, anciens ou récemment convertis, sont dans les starting-blocks, le fabricant des antipodes proposant en outre une série de figurines, montées et peintes ou à réaliser, consacrées à la même période.

Une marque à découvrir beaucoup plus en profondeur très bientôt dans nos colonnes au travers d'un montage (là, les monteurs se bousculent...) et en espérant que la prochaine annonce de nouveautés comprendra au moins un appareil français, plutôt oublié jusqu'à présent.



☺ Restons sur le même thème avec la marque qui a vraiment relancé la maquette d'avions de la Grande Guerre au 1/32, l'Ukrainien Roden. Sa dernière nouveauté, arrivée alors que nous « bouclions » ce numéro, est un Airco (De Havilland) DH.2, sans doute l'un des biplans les plus spectaculaires de la période et dont la réalisation en miniature, en raison de sa conception particulière, est toujours un petit challenge, cette fois un peu moins relevé en raison de l'échelle, plus « faisable » que le 1/72, par exemple.

☺ Peu de nouveautés maquettes ont été dévoilées au récent salon de Shizuoka, qui s'est déroulé en mai dernier, la principale vedette étant le prochain Ki-43 Shoki « Tojo » de Hasegawa au 1/32 qui devrait faire son



apparition dans nos contrées dans quelques semaines et dont le box art ainsi que les moules et autres « masters » étaient présentés au public.



☺ Toujours à Shizuoka, nous avons pu découvrir les prochaines « nouveautés » de Tamiya, nouveautés qui n'en sont pas vraiment car il s'agit en réalité d'une part de la reprise de l'excellent (à la différence du Revell...) Mosquito au 1/48, agrémenté seulement d'une camionnette de la RAF et de figurines, et d'autre part de la reprise de deux récents kits Italeri, le Reggiane Re 2002 et le BAe Hawk T1 d'autre part, tous les deux au 1/48.

À chaque fois, seules les illustrations de boîte sont différentes, les maquettes étant reprises à l'identique, apparemment



décorations comprises, seul le chasseur italien ayant droit à un petit « plus », sous la forme de quelques accessoires de pistes (bidons, fûts, etc.).

☺ En attendant l'arrivée du Ki-43 au 1/72 chez Special Hobby, annoncé depuis plusieurs mois, d'autres vraies nouveautés, en plus des habituelles déclinaisons, ont fait leur apparition chez le fabricant tchèque, et notamment un Blackburn Skua au 1/72 (édité précédemment au 1/48 et dont le box art a été réutilisé) et au 1/48 un Imam Ro 57bis (cet avion avait, lui, été réalisé au 1/48!) et un oiseau rare de la Grande Guerre mais à l'origine d'une longue lignée, le Nieuport 10.





BÜCKER BÜ 131 COLOURS AND MARKINGS

Nous vous avons présenté dernièrement cette nouvelle série, initiée avec un ouvrage consacré à l'Arado 96, un sujet somme toute confidentiel. Nous avons alors émis le souhait que cet éditeur se penche ensuite sur des sujets un peu plus « glamours », afin de conquérir un plus large public.

Nous n'y sommes pas encore, même si ce deuxième opus s'adresse à une clientèle un peu moins restreinte (un peu...), en proposant une monographie dédiée au Bücker Bü 131 Jungmann, un grand classique de l'aviation de loisir des années trente.

La formule est toujours aussi efficace, proposant une planche de décalcomanies, certes, moins imposante que dans la première édition, mais permettant une fois encore de décorer une douzaine d'appareils. Nous trouvons également, pour chaque page de gauche, des photos d'époque ou actuelles, saisies sur des appareils conservés. Qu'elles soient de détail ou en vue générale, en couleurs ou en noir et blanc, ces images permettront aux plus exigeants de peaufiner leur petit sujet de plastique ou de résine. L'intérêt principal réside dans les douze planches de plans multivues en couleurs destinées à parfaire le modèle choisi.

Nous trouvons ainsi des appareils allemands, hollandais, hongrois, tchécoslovaques, suisses, mandchous, japonais, croates ou bien encore espagnols. Beaucoup d'exotisme, donc, pour un sujet d'une rare élégance, qui conjugue le charme désuet des débuts de l'ère de l'aéronautique et les prémices d'une époque résolument moderne. Cet ouvrage est disponible sous deux formes, avec planche de décal au 1/72 ou au 1/48.

Par Michal Ovcacik et Karel Susa. Édité par 4+/Mark 1 Ltd. En anglais. 28 pages. Format 21 x 29,7 cm.

LES AÉROPLANES DES PIONNIERS EN IMAGES

Ce nouveau recueil de l'éditeur Marines Éditions s'adresse à une clientèle très ciblée, constituée par les amateurs de machines volantes du tout début de l'aviation. Lorsque nous disons « tout début », c'est à bon escient, car pour cette poignée d'aficionados, les aéronaves de la Grande Guerre constituent déjà l'époque moderne de l'aviation ! Cet ouvrage nous sert de « petite piqure de rappel » chargée d'un sérum nous ramenant à une réalité que nous avons oubliée,



à savoir que les monstres du transport civil nous projetant aujourd'hui en n'importe quel coin du monde en quelques heures ou les redoutables machines de guerre stationnées en de milliers de points à travers ce bas monde sont issus des facéties et autres élucubrations dues à de nombreux « illuminés », artisans, ingénieurs ou encore inventeurs, dont la seule obsession était de donner une consistance réelle à la légende d'Icare. La riche iconographie consiste principalement en reproductions (d'excellente qualité...) de cartes postales, éditions très en vogue à l'époque, accompagnées de textes volontairement réduits à la portion congrue. N'oublions pas que le but de cette collection est d'offrir un album d'images, sans autres prétentions. Nous découvrons ainsi des machines dans lesquelles la plupart d'entre nous n'auraient accepté de monter que sous la menace, voire la torture.

Bien sûr, vous nous direz que les noms d'Ader, Voisin, Caudron, Farman font partie de votre érudition aéronautique de base, mais Goupy, de Pischof et Koechlin, REP (Robert Esnault Pelleterie) ou bien encore Schreck, cela vous dit quelque chose ?

Par Jean Molveau et Francis Bedei. Édité par Marines Éditions. En français. 95 pages. Format 26 x 19 cm.

DU SPAD AU RAFALE, LES AVIONS DE CHASSE DE L'ARMÉE DE L'AIR EN IMAGES

Cet autre recueil, du même éditeur et dans la même collection, tient davantage de l'ouvrage de vulgarisation en nous présentant les chasseurs les plus emblématiques de l'Armée de l'Air. Contrairement à ce que nous pouvions imaginer ou ce que pouvait laisser entendre le titre, nous ne trouvons pas seulement des appareils de fabrication nationale, mais aussi les chasseurs de fabrication étrangère ayant volé sous nos couleurs.

Ce livre est bien moins intéressant que le précédent et s'adresse plutôt à des profanes s'étant découvert un nouvel engouement pour le monde aéronautique. Les photographies ont été judicieusement sélectionnées, certaines étant issues de collections personnelles, et par conséquent inédites. Comme toujours, un petit texte historique et des pictogrammes concernant les caractéristiques principales de l'avion accompagnent chaque visuel.

Par Frédéric Marsaly. Édité par Marines Éditions. En français. 95 pages. Format 26 x 19 cm.



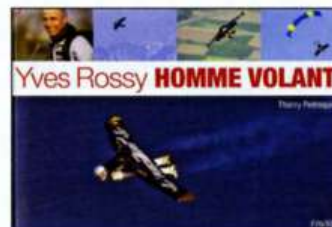
B-26 INVADER, L'AFRIQUE DU NORD ET LA MÉTROPOLIS (TOME 2)

L'été dernier (cf. WM n° 65), nous vous avons présenté un petit recueil concernant le plus élégant des bimoteurs américains œuvrant sous nos couleurs, et plus particulièrement en Indochine. Voici le second tome consacré à ce bel appareil, mais cette fois sous les cieux africains et métropolitains. Non distribués en librairie, ces ouvrages sont, rappelons-le, l'œuvre de passionnés réunis au sein de l'APPA (Association pour la Préservation du Patrimoine Aéronautique). Nous retrouvons un texte concis et anecdotique (dont une version « corrigée », postérieure fournie en supplément), comme pour la première édition, soutenu cette fois seulement de quatre profils de l'auteur mais agrémenté d'un nombre plus conséquent de photographies, notamment en couleurs. Ces dernières sont au nombre de quatorze, accompagnées d'une cinquantaine en noir et blanc, l'ensemble de ces clichés étant de bonne qualité. Toutes sont issues de collections privées et éditées pour la première fois, ce qui constitue le principal intérêt de cet ouvrage.

Un recueil très ciblé, à destination des amateurs de voilures yankees s'étant nouvellement parées de nos cocardes.

Il n'est pas vain de rappeler que les ouvrages actuels et futurs de cette association, uniquement disponibles auprès de l'APPA, ne peuvent être réalisés qu'en contrepartie de leur achat, une contribution somme toute des plus modiques, mais qui permettra de faire découvrir au plus grand nombre les trésors photographiques issus d'albums privés.

Par Jean-Jacques Petit. Édité par l'APPA. En français. 28 pages. Format 21 x 29,7 cm.



YVES ROSSI, HOMME VOLANT

Le sous-titre de cet ouvrage pourrait être « Icare avec des JATO aux fesses », précision imagée un peu triviale, certes, mais qui illustre bien, à notre humble avis, cet exploit. L'idée de réitérer, pratiquement un siècle après, l'aventure de Blériot accroché à une aile individuelle munie de quatre réacteurs, ne pouvait apparemment germer que dans le cerveau d'un être un peu perturbé.

Pourtant, on s'aperçoit dès les premières lignes de cet ouvrage que bien qu'ayant perpétuellement la tête dans les nuages, le personnage garde bien les pieds sur terre, en tout cas pour ce qui concerne la rigoureuse préparation de cet incroyable défi.

En plus de nous narrer la vie très mouvementée de cet ancien pilote de chasse devenu pilote de ligne, ainsi que la préparation et la réalisation de son exploit, cet ouvrage est avant tout un album photo de grande qualité, certains clichés « in action » étant d'une rare beauté.

Toutes les séquences du vol, depuis la préparation jusqu'à l'atterrissage en terre anglaise, ont été filmées de la plus belle façon par des photographes de talent.

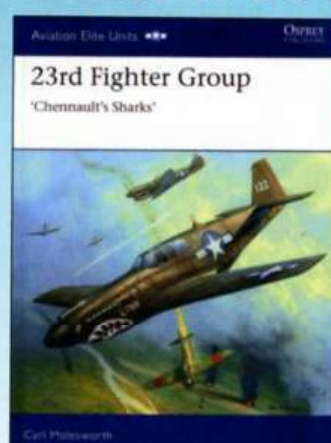
Même si le 26 septembre 2008, de nombreux médias se sont intéressés à cet événement, l'engouement fut à notre avis de bien courte durée, alors que le vol d'Yves Rossi constitue un véritable exploit à verser aux annales de l'Histoire aéronautique et à garder dans nos mémoires de passionnés. Petite parenthèse, ceux qui ont eu la chance de suivre cet événement en direct à la télévision se souviendront sans nul doute de ce grand moment d'inquiétude caractérisé par l'allumage des quatre petits réacteurs à l'intérieur même du Pilatus, une opération scabreuse dont beaucoup de téléspectateurs ont dû penser qu'elle allait se solder par une issue à la Tex Avery...

En vous procurant cet ouvrage, vous pourrez partager, ne serait-ce que de loin, le rêve de cet homme d'exception qui nous prépare, paraît-il, d'autres exploits aussi fous.

Par Thierry Peitrequin. Édité par Favre. En français. 143 pages. Format 29,5 x 21 cm.

REPUBLIC AVIATION F-84F THUNDERSTREAK & RF-84F THUNDERFLASH

Premier opus d'une nouvelle collection de monographies, cet ouvrage traite d'un sujet qui devrait



intéresser bon nombre de maquetistes. En effet, ces appareils d'importance ont marqué les débuts de l'ère du jet et ont servi, de plus, sous nos couleurs, ce qui ne sera pas pour déplaire à de nombreux « colleurs de plastique ».

Le texte, en français et en anglais, aussi concis que précis, nous narre tout d'abord la genèse de ces appareils, suivie d'un chapitre consacré aux nombreux utilisateurs, puis d'un rappel historique concernant l'utilisation opérationnelle des deux versions. Enfin, ce qui d'un point de vue maquetiste nous interpellera sans doute le plus, nous trouvons sous l'intitulé « Manuel Technique », un chapitre appuyé par de nombreuses photos, des plans et des extraits de fiches techniques d'époque, ainsi que des clichés en plan rapproché saisis sur un appareil conservé. Ce cahier permettra de peaufiner les quelques maquettes (Heller, Monogram, Revell, X-Kit, etc.) concernant ces sujets, même si certaines, vénérables, sont très éloignées des standards actuels et devront subir également certaines modifications d'importance.

L'ouvrage s'achève avec dix-neuf profils en couleurs, un nuancier des teintes appliquées par les divers utilisateurs et une liste de production.

Une bonne initiative à laquelle nous souhaitons un succès qui permettra, nous l'espérons, l'édition de nouveaux titres.

Par Samuel Prétat. Édité par Mini Mondes 76. Texte bilingue français/anglais. 55 pages. Format 24 x 31,5 cm.

479TH FIGHTER GROUP « RIDDLE'S RAIDERS »

Stationné en Angleterre, et plus précisément à Wattisham, dans le Suffolk, le 479th FG fut l'un des tout derniers Group intégrés au sein de la 8^e Air Force. La plupart de ses pilotes furent employés principalement, dès leurs premières semaines de combat au printemps de l'année 1944, à des missions d'attaque au sol, alors que les vétérans se chargeaient de nettoyer le ciel de la présence d'appareils de la Luftwaffe, de moins en moins nombreux il est vrai à cette période de l'histoire. On retrouvera au fil de la narration des noms d'as bien connus des passionnés d'aéronautique de la Seconde Guerre, tels que Robin Olds (qui se

distinguera quelques dizaines d'années plus tard au Vietnam avec quatre victoires...), Arthur Jeffrey, ou bien encore Georges Gleason. Comme toujours, le principal intérêt du texte repose sur les nombreuses anecdotes, une façon intelligente d'accrocher le lecteur pour ne plus le lâcher.

Les scores enregistrés par ce Fighter Group sont impressionnants, puisque le nombre total des victoires aériennes allié à celui des victoires en mission de « strafing » s'élève à plus de 430 ; vingt-neuf pilotes accèderont au statut d'as au sein de cette unité. Un tableau impressionnant, donc, qui valut à ce Fighter Group d'être récompensé par la Distinguished Unit Citation à la fin de l'été 1944. Malheureusement, ce Group paiera également un lourd tribut lors de ces combats, ce dont on peut s'apercevoir en consultant le tableau des victimes figurant dans les appendices de cet ouvrage.

Trente-six profils nous sont offerts, douze concernant des P-38J, et vingt-quatre des P-51D et K. Ces profils sont intéressants, car beaucoup portent des « nose-art » jusqu'à présent inconnus ou jamais édités, une aubaine pour les maquetistes, toujours à la recherche de décorations originales. Les planches couleur sont également agrémentées de cinq emblèmes d'unité représentés en grand format. Encore un excellent titre de cette collection, que nous vous encourageons bien sûr à acquérir.

Par John Stanaway. Édité par Osprey Publishing dans la collection Aviation Elite Units n° 32. En anglais. 128 pages. Format 18 x 24,5 cm.

23RD FIGHTER GROUP « CHENNAULT'S SHARKS »

Voici un nouvel ouvrage qui va ravir la totalité des passionnés d'aéronautique ! Car s'il est bien un sujet historique qui rassemble sous son aile tous les membres de notre petit monde malgré des pôles d'intérêt bien souvent divergents, c'est bien celui des tribulations d'un soldat de fortune en Chine représenté par le très emblématique Claire Lee Chennault, initiateur de la fabuleuse unité de mercenaires connus sous la très martiale appellation de « Flying Tigers ». Si l'histoire des « Volunteers » est, certes, abordée

ici, l'essentiel du propos est consacré au 23rd Fighter Group, digne héritier de l'action entreprise par Chennault, alors commandant de la China Air Task Force.

Le 23rd Group, première unité à être formée au sein même d'un théâtre d'opérations, verra ses pilotes inexpérimentés mis entre les mains expertes des volontaires de Chennault, instructeurs vétérans de choc, dont seulement cinq accepteront d'ailleurs d'intégrer l'USSAF au sein de ce nouveau Group. Peu à peu, les vénérables P-40 B et P-40 E se verront remplacés par les plus efficaces P-40K, P-40N, mais aussi P-38G, considéré à l'époque comme le meilleur chasseur de tout l'inventaire de l'USSAF. Dès 1944, les pilotes réceptionneront avec plaisir des P-51B et C, et durant le premier semestre de l'année 1945, certains d'entre eux auront le privilège de chevaucher le fabuleux P-51D.

Bien que réalisés « à la machine », les profils, au nombre de trente-six, sont magnifiques et l'œuvre du meilleur illustrateur d'avions de l'éditeur Osprey, à savoir Jim Laurier, artiste désormais incontournable et plébiscité par les lecteurs. Ces illustrations sont accompagnées de deux planches d'insignes que l'on verrait bien figurer au dos de nos blousons, et de quatre photos en couleurs.

L'histoire qui nous est contée ici, fourmillant d'anecdotes, est passionnante et, surtout, riche d'enseignements. On s'aperçoit que notre supposée érudition concernant l'histoire des « Tigres volants » et leurs dignes successeurs était bien pauvre. À se procurer, absolument.

Par Carl Molesworth. Édité par Osprey Publishing dans la collection Aviation Elite Units n° 31. En anglais. 128 pages. Format 18 x 24,5 cm.

ADVANCED AIRCRAFT MODELLING, THE ESSENTIAL REFERENCE FOR THE AIRCRAFT MODELLER

Les livres concernant les techniques de montage des maquettes sont décidément à la mode ces temps-ci, et c'est tant mieux. Ce dernier ouvrage nous arrive de Grèce, un pays qui compte de très nombreux monteurs de grand talent.

C'est d'ailleurs parmi eux qu'ont été choisis les auteurs, la plupart ayant reçu des récompenses à l'occasion de concours internationaux.

Suivant la façon de travailler de chacun d'eux, les articles sont d'une facture différente. Photos en gros plan du « pas à pas » pour certains, davantage de photos en vue générale pour d'autres, savant mélange des deux pour d'autres encore, une chose est sûre, nous sommes bien servis dans tous les cas. Les deux reproches que nous pourrions faire à cet ouvrage sont, en premier lieu, la trop grande place faite au texte, surtout pour ceux ne lisant pas l'anglais... Si l'on peut dans la majeure partie des cas se satisfaire des clichés, d'excellente qualité et source d'inspiration susceptible de se passer de certains commentaires, mieux vaut malgré tout maîtriser la langue de Shakespeare, au risque de ne pas trouver son compte d'informations ! Le deuxième reproche concerne la présence de deux articles historiques, l'un traitant de l'opération « Husky », et l'autre du Fokker D-XXI, dont la place au sein de cet ouvrage nous semble un peu incongrue. Cela ressemble un peu à du remplissage, et il aurait été préférable de trouver deux montages supplémentaires ou de très utiles articles sur les techniques de peinture.

Pour les bons points, et c'est bien là le principal, les montages sont irréprochables et œuvres de véritables « cadors » de la discipline.

Les appareils présentés, au nombre de treize, sont les suivants : Junkers Ju 88A-4, Spitfire Mk Vb, Tempest Mk V, P-47 Razorback et Bubbletop, Dewoitine 520, SBD-3 Dauntless, Heinkel He 162, Spitfire F.Mk Vc, Fw 190D-9, Messerschmitt Bf 109 G-2 et G-10 et, enfin, Ki-61 Hien.

L'ouvrage est agrémenté de profils en couleurs de Richard Caruana qui viennent agréablement illustrer chaque montage, mais aussi les deux articles historiques mentionnés.

En conclusion, un ouvrage conséquent et intéressant, réservé malgré tout à ceux, comme nous l'avons dit plus haut, qui maîtrisent l'anglais et qui sauront ainsi saisir pleinement toutes les subtilités des montages et de leur mise en couleurs.

Édité par Periscopio publications. En anglais. 178 pages. Format 21 x 27,7 cm.

MESSERSCHMITT BF 109E-1



LE FABRICANT tchèque Eduard, désormais bien connu de tous, tente à son tour sa chance à l'échelle reine en sortant un Bf 109E-1, jusqu'alors inédit en injecté au 1/32. Une véritable entrée en fanfare pour la première référence de cette marque à cette échelle, symbolisée par la qualité omniprésente d'un kit exceptionnel à nos yeux, certainement le meilleur Bf 109 toutes échelles et versions confondues... tout simplement !

Texte et maquette : Olivier SOULLEYS

Photos de l'auteur (détails) et de D. Breffort

Du relief, du creux, des rivets fins, une profusion de détails et d'options, une gravure fine et précise, de la photodécoupe, un assemblage sans défaut, des formes magnifiquement appréhendées, une superbe planche de décals et, pour finir, une notice en couleur qui vous prend par la main pour une ballade au cœur du meilleur de l'engineering tchèque !

Ca commence très fort !

La barre a incontestablement été fixée très haut par Eduard pour ce premier essai au 1/32, et cela va permettre à chacun de donner le meilleur de soi-même, sans contrainte ni effort particulier.

Pour l'anecdote, aucun mastic de finition n'a été utilisé pour ce montage, une colle plastique liquide

Ci-dessus.

Ce Bf 109E-1 était celui de l'Oberleutnant (lieutenant) Hans Philipp, Staffelfkapitän (commandant du Staffel) du 4/JG 54 « Grünherz », basé à Hermelingen, en Belgique, en octobre 1940. Lorsque Philipp fut abattu au combat en octobre 1943, son score s'établissait à 206 victoires, ce qui fait de lui l'un des plus grands Experten (as) de la Luftwaffe.

et épaisse (et de la cyano, tout de même !) ayant suffi pour venir à bout d'un montage qui, tout au long, regorge de « petit trucs » épatants et révélateurs d'un savoir-faire rarement atteint à ce jour.

Bref, il n'y a qu'à suivre la notice...

C'est pourquoi, nous vous renvoyons aux photos des pages qui suivent, photos accompagnées de légendes étoffées, par lesquelles nous nous

Ci-dessous.

Divers types de marques d'identification rapide furent utilisés par les chasseurs de la Jagdwaflle (aviation de chasse allemande) lors de la Bataille d'Angleterre, les appareils voyant leur capot ou leur gouvernail peints en blanc ou en jaune, comme ici, cette teinte étant par la suite généralisée pour les avions allemands opérant sur le front de l'Est.



1/32

EDUARD

Bien que davantage connu pour son action sur le front de l'Est, le « Grünherz », alors basé en Belgique, joua un rôle important dans la Bataille d'Angleterre. Hans Philipp, pilote de cet avion, commença sa carrière de chasseur en Pologne et obtint ses trois dernières victoires pendant cette bataille le 13 octobre 1940, en abattant trois Spitfire. Malgré l'arrivée de versions mieux armées de l'Emil (E-3/E-4 notamment), le Bf 109E-1, apparu initialement au début de 1939, était toujours en service en nombre non négligeable lors de la Bataille d'Angleterre. Outre son armement moins puissant, l'une de ses principales lacunes était une protection insuffisante du pilote, des plaques de blindage et une verrière différente étant pour cela souvent « rétrofitées » sur les machines encore en service.



sommes efforcés de décortiquer au mieux le déroulement des opérations.

Camouflage et marques

Notre « 109 » est un « Emil » de début de série (E-1), avec la verrière arrondie dépourvue de plaque de blindage dorsale censée protéger le pilote, et équipé d'un petit rétroviseur. Le camouflage

des chasseurs était initialement constitué de bleu ciel (RLM 65) sur le dessous et les flancs, cette couleur remontant jusqu'aux deux tiers du fuselage. L'extrados des ailes et l'arête dorsale portent un camouflage en éclats (splinter) à base de taches à bords légèrement flous gris verdâtre (RLM 02) et vert moyen (RLM 71). Pour rendre l'appareil un peu moins visible, un mouchetis a été ajouté sur les flancs, qui reprend les deux

couleurs du dessus. Les appareils du II./JG 54 « Grünherz » portent en guise d'insigne les armes de la ville d'Aspern, en Autriche, de chaque côté du nez, et arboraient à l'époque de la Bataille d'Angleterre des marques d'identification rapide sous la forme d'un capot et d'un gouvernail jaunes. Enfin, le cône d'hélice est vert noir (RLM 70) avec un quartier peint en blanc.

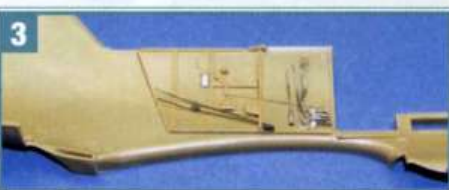
Remerciements à Philippe Mendès pour la documentation.



1 – Présentation de la boîte et de la documentation, par la suite complétée par les quatre volumes de la série Jagdwaiffe consacrés à la bataille d'Angleterre.

2 et 3 – Les parois de l'habitacle reçoivent, avant peinture, très peu d'ajouts, d'une part parce qu'Eduard propose d'origine des pièces fidèles à la réalité, et d'autre part à cause du côté minimaliste d'un poste de pilotage de Bf 109.

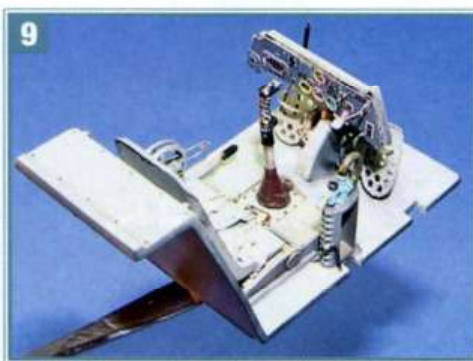
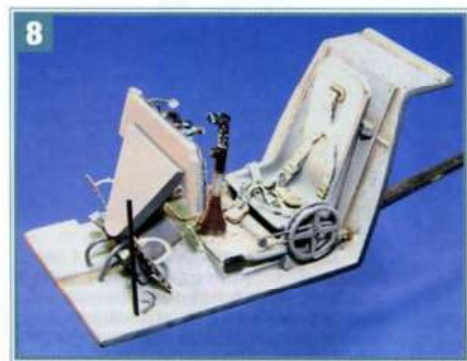
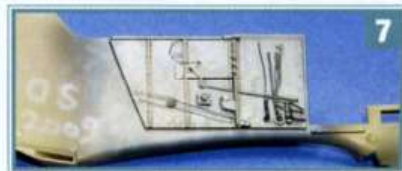
4 – Les pièces en photodécoupe sont fixées avec une cyanoacrylate quelconque ou, pour plus de facilité, à la colle blanche vinylique (Tamiya Craftbond). On remarque qu'on ne conserve des harnais que les boucles, la partie en toile étant refaite en fine feuille d'étain, pour donner plus de mouvement. Les plaques rivetées devant le palonnier (lui aussi en photodécoupe) sont du plus bel effet et méritent d'être griffées après peinture pour en laisser apparaître l'aspect métallique.



5 – On procède à l'application de la teinte dominante du cockpit, le RLM 02, un gris vert qui tire sur le beige, souligné par une couche de gris anthracite en guise de pré-ombrage. Sur la droite, Eduard fournit la face avant du bloc radio en photodécoupe prépeinte et bluffant de réalisme.

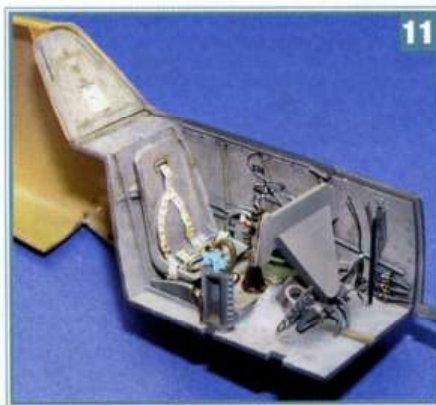
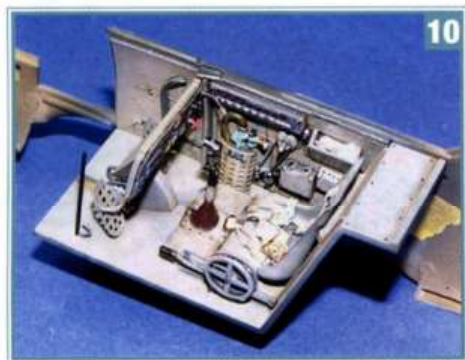


6 et 7 – L'assemblage à blanc des deux flancs du poste confirme la précision de la maquette avec, par exemple, le plancher qui vient en épaulement se « clipser » sous les consoles latérales : un vrai régal ! On peut également apprécier la présence des chaînes en photodécoupe de la commande de compensateur, avec le double volant ajouré sur la gauche du siège.



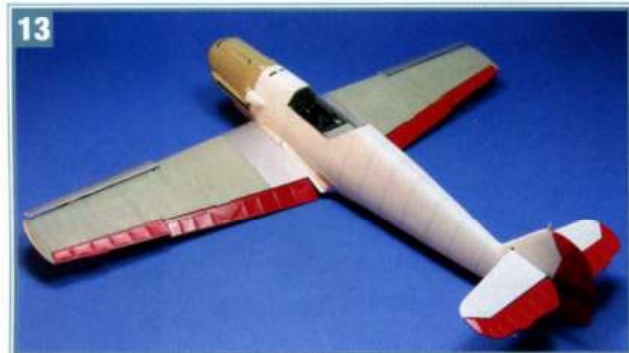
8 et 9 – Les harnais sont couleur kaki clair et les perforations de réglage sont réalisées au feutre gris très fin (pointe 0,05 mm). On distingue les « micropièces » ajoutées sur la planche de bord partiellement assemblée. Le vitrage des cadrans est figuré au moyen d'une feuille d'acétate fixée à la colle blanche, intercalée entre le support imprimé des cadrans et la planche de bord en photodécoupe prépeinte.

10 et 11 – Une carte de navigation réalisée en papier à cigarette est installée sur le flanc droit. Une partie des canalisations du régulateur d'oxygène est bleu vif, Eduard a bien reproduit le carénage perforé de ce dernier.

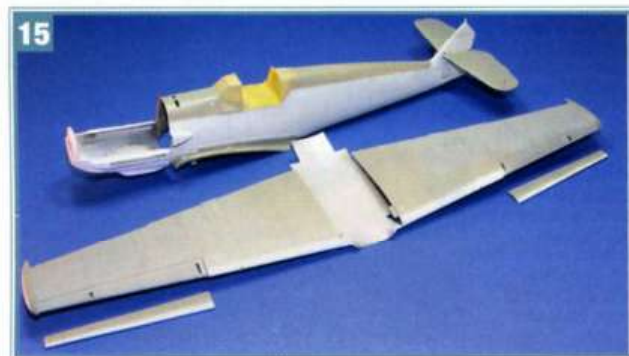


La poignée du manche est peinte de manière à reproduire la trame antidérapante de son revêtement à savoir alu avec de fins croisillons noirs en losange.

12 – Les puits de trains sont gris vert RLM 02 et les surfaces supposées bleu clair reçoivent un pré-ombrage marron sombre.



13 et 14 – Juste pour le plaisir... une configuration avec de l'aluminium appliqué sur les emplantures d'ailes en prévision d'un vieillissement. Les parties entoilées sont revêtues de l'apprêt « Oxydrot » et le bleu clair (RLM 65) est passé sur les surfaces inférieures et les flancs de fuselage. Le capot moteur et le gouvernail seront peints en jaune orangé séparément du reste de la maquette.



15 et 16 – Début du camouflage: on commence par le gris vert (RLM 02) dont la délimitation haute sur les bords d'attaque atteste que l'avion est un modèle de milieu de série. Le modèle sera peint par sous-ensembles tant l'ajustage est précis, l'ensemble sera réuni une fois seulement la décoration terminée.



17 – Le vert moyen (RLM 71) est pulvérisé à main levée, les bords flous ne devant pas excéder 1,5 mm de large à cette échelle.

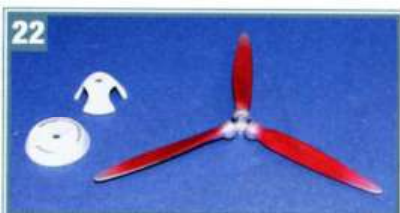
18 – Les taches non réglementaires et appliquées sur le terrain sont un mélange de gris vert (RLM 02) et de vert (RLM 71). On peut, comme sur notre modèle, pulvériser ces taches plus ou moins loin du support afin d'en varier la densité. On évite ainsi une application du type « tampon » des plus disgracieuse.



19 et 20 – Le capot et le gouvernail sont apprêtés en blanc mat puis peints en jaune (RLM 04). Quelques subtiles nuances beiges et orangées appliquées à l'aérographe « cassent » la teinte. On repique ensuite ça et là au pinceau fin et à la peinture à l'huile pour finaliser le tout.



21 – Les motifs utilisés pour ce « 1 noir » sont un mélange des décals de la boîte et d'autres, de planches du commerce. Un vernis mat Prince August dilué avec un peu d'eau et de diluant acrylique Gunze fixe définitivement notre déco.



21 à 23 – L'hélice et le cône sont sous-couchés respectivement avec de l'alu en bombe et du blanc mat. Les perforations du support de la casserole sont d'origine et ont juste été un peu accentuées avec un foret. Le dos

des pales qui s'écaillait facilement à partir du sommet reçoit sa couche de protection rougeâtre utilisée par le fabricant VDM.

24 – Le vert noir (RLM 70) couvre les trois quarts du cône et laisse apparaître l'usure de l'extrémité arrière des pales avec les sous-couches alu et rouge.



25 – Les magnifiques jambes de trains vues sur leurs deux faces, avec la durit de frein en boucle le long du piston d'amortisseur confectionnée avec une section de fil d'étain de 0,5 mm. Les jantes de roues noir satiné sont frottées à la poudre de graphite.



26 – De fines fuites d'huile noires sont simulées sur le capot moteur avec un feutre noir fin et en tirant vers l'arrière, dans le sens du vent relatif.



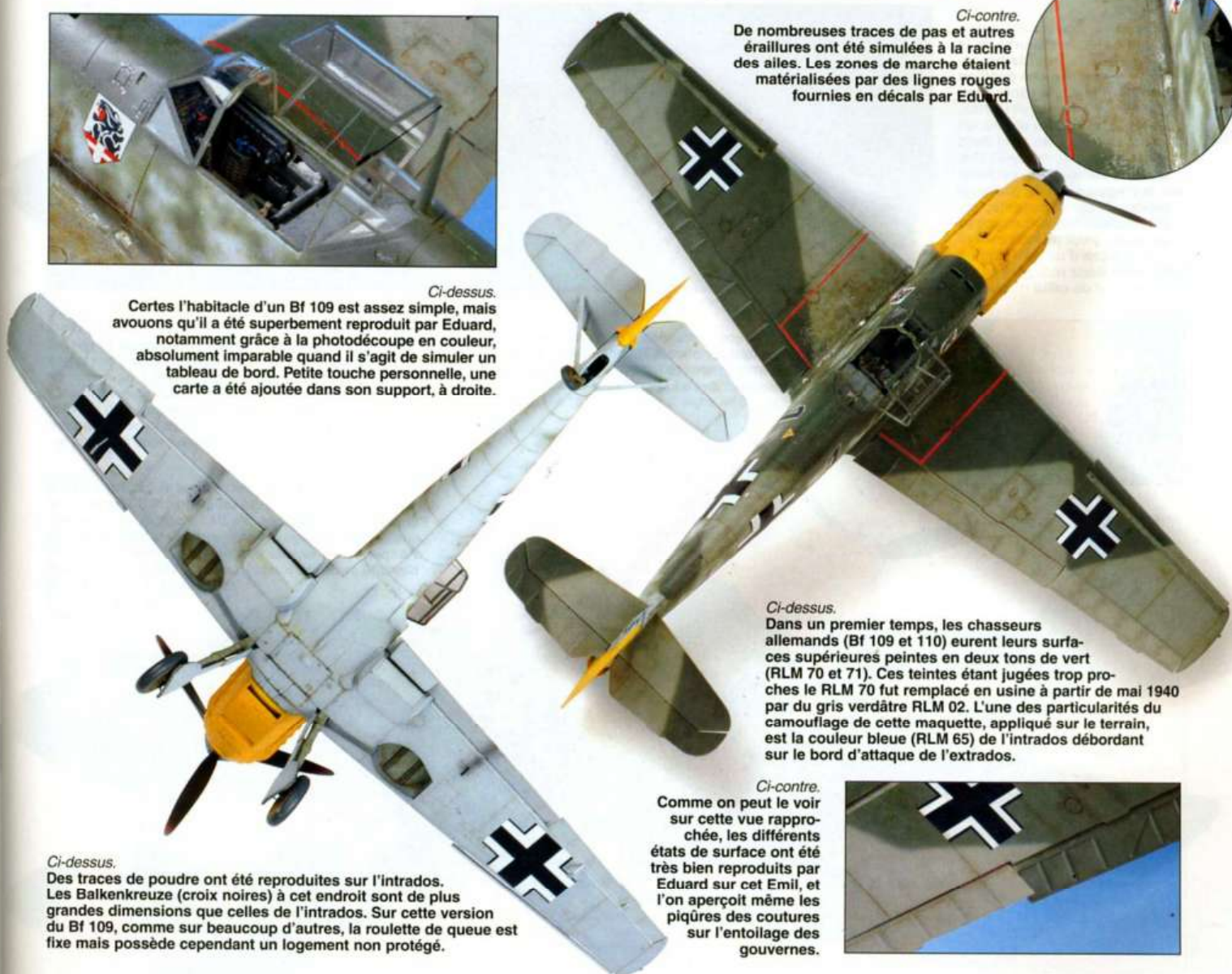
27 – L'emplature de l'aile est copieusement éraillée sur le côté gauche avec le dos d'une lame de scalpel. Les croix noires reçoivent un voile gris clair puis sont reprises en noir mat au pinceau « trois poils » pour en figurer le délavement dû à l'exposition aux UV. À côté de la maquette est posée la « charte » des couleurs ayant servi à sa décoration.



Ci-contre.
De nombreuses traces de pas et autres éraillures ont été simulées à la racine des ailes. Les zones de marche étaient matérialisées par des lignes rouges fournies en décalés par Eduard.



Ci-dessus.
Certes l'habitacle d'un Bf 109 est assez simple, mais avouons qu'il a été superbement reproduit par Eduard, notamment grâce à la photodécoupe en couleur, absolument imparable quand il s'agit de simuler un tableau de bord. Petite touche personnelle, une carte a été ajoutée dans son support, à droite.



Ci-dessus.
Des traces de poudre ont été reproduites sur l'intrados. Les Balkenkreuze (croix noires) à cet endroit sont de plus grandes dimensions que celles de l'intrados. Sur cette version du Bf 109, comme sur beaucoup d'autres, la roulette de queue est fixe mais possède cependant un logement non protégé.

Ci-dessus.
Dans un premier temps, les chasseurs allemands (Bf 109 et 110) eurent leurs surfaces supérieures peintes en deux tons de vert (RLM 70 et 71). Ces teintes étant jugées trop proches le RLM 70 fut remplacé en usine à partir de mai 1940 par du gris verdâtre RLM 02. L'une des particularités du camouflage de cette maquette, appliqué sur le terrain, est la couleur bleue (RLM 65) de l'intrados débordant sur le bord d'attaque de l'extrados.

Ci-contre.
Comme on peut le voir sur cette vue rapprochée, les différents états de surface ont été très bien reproduits par Eduard sur cet Emil, et l'on aperçoit même les piqûres des coutures sur l'entoilage des gouvernes.





Les flancs de l'appareil, uniformément peints en bleu pâle (RLM 65) à l'origine, comme l'intrados, ont été recouverts sur le terrain de taches vertes (RLM 02 et 71) afin de rendre l'avion plus discret. La couleur du 4. Staffel est utilisée pour le liseré du numéro individuel, ainsi que pour une portion de la casserole d'hélice.



Ci-contre.

La casserole d'hélice est peinte comme les pales, en vert noir (RLM 70 Schwartzgrün), seul un de ses quartiers étant blanc.

Ci-contre.

Le câble d'antenne a été reproduit avec du fil de nylon de 65 microns et les segments plus épais à l'aide de plastique creux chauffé et étiré (coton-tige). On notera au passage l'excellente représentation de la surface du gouvernail et la fente de réglage de l'incidence des stablos.



Ci-contre.
De fins rivets ont été reproduits sur les armatures de la verrière dont la partie basculante est retenue en position ouverte grâce à un câble muni d'un ressort. Sur le pare-brise, un rétroviseur a été ajouté, un « accessoire » bien utile dans les combats aériens ! Une feuille d'instructions est fixée sur la plage arrière du poste de pilotage. Pour l'anecdote, elle est réalisée dans un morceau de papier pour référencement de pièces d'usine d'origine Mercedes Benz récupéré par le monteur de cette maquette.



Ci-dessus.
Les roues, avec des pneus très bien reproduits, sont patinées avec de la poudre de pastel et de la terre à décor.



Ci-contre.

Les pipes d'échappement sont creusées d'origine. Eduard propose de laisser le capot moteur ouvert, le propulseur lui-même étant fourni. Les deux fentes derrière le capot jaune étaient destinées au refroidissement des armes.

Ci-dessus.
L'armement alaire de l'E-1 était composé de deux mitrailleuses MG 17 (les mêmes que dans le fuselage) et l'intrados est pour cela dépourvu des bossages caractéristiques des variantes suivantes équipées de canons de 20 mm. Eduard a poussé le soin jusqu'à fournir un intrados complet afin d'éviter les éventuelles difficultés provoquées par l'utilisation d'une simple pièce à rapporter.

Ci-dessous.
Le II/JG 54, auquel appartient cet avion, fut d'abord désigné I/JG 138, une unité créée en 1938 à la suite de l'annexion de l'Autriche par l'Allemagne, ce qui explique que son insigne représente les armes de la ville d'Aspern (une tête de lion noir surmonté d'une croix blanche sur fond rouge). Le I/JG 138 fut brièvement rebaptisé I/JG 76 avant de devenir II/JG 54 en avril 1940.



Messerschmitt Bf 109E-1



Messerschmitt Bf 109E-1 « 1 rouge » du 5./JG 77 « Herzas », Jever (Allemagne), décembre 1939. Monture habituelle du Leutnant Wilfried Schmidt, cet appareil était piloté par le Feldwebel Alfred Held lorsque ce dernier obtint sa première victoire contre un avion de la RAF, ce succès étant symbolisé par une barre verticale blanche peinte sur la dérive. Si l'on en croit les clichés d'époque, cet appareil ne portait, sur ses surfaces supérieures, qu'une seule couleur, vraisemblablement le vert foncé Dunkelgrün RLM 71.



Messerschmitt Bf 109E-1 « 3 jaune » du 6./JG 52. Spire (Allemagne), mars 1940. Cet avion porte le second type de camouflage adopté par les chasseurs de la Luftwaffe au début de 1940, le vert foncé (RLM 70) des surfaces supérieures étant remplacé par du gris verdâtre (RLM 02) afin d'obtenir un contraste plus élevé. Ce camouflage remonte très haut sur les flancs du fuselage peints, comme l'intrados, en gris bleu pâle (RLM 65 Himmelblau). Sur le capot, par la suite peint en jaune à des fins d'identification rapide, se trouve la tête d'aigle ailée stylisée choisie comme insigne par le 6. Staffel du JG 52.



Messerschmitt Bf 109E-1 « 14 jaune » du 6.(J) Trägergruppe 186. Allemagne, hiver 1939-1940. Le camouflage de cet avion est caractéristique du premier modèle porté par les « Emil » au moment de l'entrée en guerre et composé de taches anguleuses vertes (RLM 70 et 71) sur un intrados bleu RLM 65. La délimitation entre les teintes est située très bas sur les flancs du fuselage. Le 6. (Jagd/Chasse) Trägergruppe (groupe embarqué) 186 était à l'origine prévu pour être embarqué sur le porte-avions *Graf Zeppelin* et équipé de la version « navalisée » de ce chasseur (Bf 109T) mais ce navire n'ayant finalement jamais été achevé, l'unité servit comme groupe de chasse terrestre classique.



MITSUBISHI F-1

1/48

HASEGAWA

SUJET rarement présenté par chez nous, je me suis attaqué à ce superbe kit produit par un Hasegawa des grands jours, comme il le fait toujours pour des sujets japonais. Gravure fine, riche et extrêmement précise, excellents ajustages, jolis camouflages, ce zinc a définitivement sa place dans vos vitrines !

Texte, maquette et photos :
Ludovic MOLANDRE

La principale difficulté fut de trouver de la documentation exploitable. Non pas qu'elle soit inexistante, disons simplement que, comme une majorité d'entre vous, je lis très mal le japonais... On peut se procurer quelques livres au Japon comme le « Famous Airplanes of the world » édité par Burindo. Fort heureusement, en accentuant les recherches via Internet, on trouve un photoscope riche de près de 300 photos en haute définition qui vont grandement aider dans la réalisation de ce montage que je vous propose de suivre.

Constitutionnellement, le Japon ne peut disposer d'une force militaire à proprement parler. C'est la conséquence de la défaite face aux Américains durant la Seconde Guerre mondiale. Une nouvelle constitution fut rédigée en 1946 avec un article neuf sans ambiguïté : l'empire ne peut désormais plus avoir d'ambition armée. La guerre de Corée, la guerre froide puis la géopolitique feront le reste. La *Nihon Koku Jieitai* (Force aérienne japonaise d'autodéfense, en anglais Japan Air Self-Defence

Force, abrégé en JASDF) naîtra en 1954.

En juin 1975, le Japon, qui n'avait plus produit de jet de combat depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, testa le premier prototype de ce qui allait devenir le Mitsubishi F-1. Dès la fin de l'année 1963, la NKJ voulut lancer un programme de jets d'entraînement permettant la transition des pilotes nippons des F-86 Sabre vers les F-104 Starfighter et autres F-4 Phantom II amenés à les remplacer. Cherchant dans un premier temps un programme existant compatible avec leur cahier des charges, l'état-major japonais retint le SEPECAT Jaguar à titre d'exemple. De là naquit, en 1971, le Mitsubishi T-2 qui, s'il est estampillé « made in Japan », partage quelques éléments (la motorisation notamment) fabriqués sous licence.

Cet avion fut un réel succès, à tel point qu'une version de chasse en fut dérivée. Le

T-2 fut quelque peu modifié (cockpit monoplace, dérive, système d'armement, électronique, etc.) pour répondre au nouveau cahier des charges qui aboutit au F-1. Sa mission sera la défense du territoire, et plus spécifiquement, l'interception de navires de guerre ennemis grâce aux missiles dédiés ASM-1 qu'il emporte sous sa voilure. Il ne faut pas oublier que le Japon est un archipel exposé...

Le T-2 fut produit à 90 exemplaires tandis que la production du F-1, initialement prévue pour 160 appareils, s'arrêta au 77^e exemplaire en raison d'un budget largement dépassé. Le 6 mars 2006, le F-1, après trente ans de service, fut retiré de l'arsenal nippon sans avoir jamais été engagé au combat. Il est aujourd'hui remplacé par les Mitsubishi F-2A et F-2B basés sur le F-16 américain.

Je ne peux que vous inviter à découvrir ces kits de F-1 et T-2 Hasegawa. Leur simplicité de montage, leur grande finesse et des boîtages réguliers proposant moult « special schemes » (douze références depuis décembre 2004) en font une reproduction très attrayante. Bon montage à tous ! ☐

Ci-contre et en haut.

Trois Hikotai (3^e, 6^e et 8^e) furent équipés de Mitsubishi F-1 jusqu'au retrait de l'appareil, en 2006. Pendant leur carrière, les appareils reçurent différents types de camouflages, dont un uniformément gris foncé, avec marques basse visibilité, destiné plus spécialement aux opérations en milieu maritime.

Le siège

Le montage commence classiquement par le cockpit. Pour moi, en général, l'élément essentiel de celui-ci est le siège éjectable. À moins d'y glisser un pilote, ce sera la pièce la plus visible une fois le montage achevé. Je consacre toujours un temps important à son amélioration. Il n'existe aucune représentation en résine de ce siège. On utilise donc la dizaine de pièces en photodécoupe de la planche Eduard et quelques matériaux de base pour faire un peu de scratch. Le siège de base tel qu'il est moulé par Hasegawa est une bonne base. Dans une première étape, on va améliorer l'aspect du dossier. La forme trop cubique de l'original est modifiée à l'aide d'une fraise « boule ». On renforce ensuite le dessin de ce coussin en collant un fil de plastique (grappe étirée) sur ses arêtes principales. Un peu de Mr. Surfacier 1200 est appliqué au pinceau pour mettre en forme les surfaces et leur donner un aspect irrégulier. Même technique pour l'assise, sauf que j'ai cette fois préféré utiliser du Milliput, pâte à deux composants qui se travaille



à l'eau que je trouve plus pratique pour donner de l'épaisseur. On en profite pour confectionner deux poches sur les flancs du siège. Divers câbles ont été également ajoutés à l'aide de fil d'étain de 0,2 mm fixé avec une goutte de cyano. Notre siège est presque achevé. L'ensemble de la photodécoupe à peindre est en place mais il manque toujours les flexibles d'oxygène et autres... La mise en peinture est très classique.

Après avoir passé un pré-ombrage de noir, on module la teinte de base, ici du Gunze H317. On travaille à 1,5 bar et avec une buse fine. La peinture des détails, coussin compris, est effectuée au pinceau avec des acryliques des gammes Prince August et Games Workshop. Les colliers de maintien sont figurés à la fin avec du Bare Metal Foil aluminium mat. Dernière étape, on ajoute un jus brun noir dans tous les creux.

Le Cockpit



1

1 – Hasegawa a bâti non pas un mais deux kits tant les différences entre le Mitsubishi F-1 et T-2 sont faibles. Et c'est tout naturellement une baignoire de T-2 que l'on retrouve, agrémentée d'une cloison complémentaire pour le transformer en monoplace. Bien sûr, quelques détails vont compléter ce moulage simpliste.



2

2 – Deux événements de ventilation ne sont que discrètement représentés alors que dans la réalité ils sont plus volumineux et surtout pourvus de canalisations imposantes. Celles-ci sont reproduites à l'aide, une fois de plus, de profilés cylindriques de 0,75 mm de diamètre. Pour les couder proprement, il suffit de les tordre en tenant compte de leur effet ressort. Les événements manquent singulièrement d'épaisseur. Comme leur forme est figurée en photodécoupe, on se contente d'adapter, à l'aide d'une lime, un morceau de profilé de bonne section et d'y appliquer les grilles.



5



6

3 et 4 – La verrière n'échappe pas à la règle et reçoit, en plus des pièces Eduard, quelques parements en aluminium autocollant rivetés, profilés cylindriques et poignées en fil d'étain fin.



3



4

5 et 6 – Les consoles et le tableau de bord reçoivent l'ensemble des détails prépeints prévus par Eduard, puis on procède à la mise en peinture de l'ensemble. On préférera ne pas suivre les recommandations de la notice tchèque et contrecoller plutôt le tableau de bord en photodécoupe sur la pièce Hasegawa préalablement poncée. Cette solution permet un positionnement plus précis de l'ensemble dans les ergots prévus d'origine. Seul complément sur cette pièce, le pare-soleil en papier collé à la cyano. Au sujet des éléments prépeints, et notamment des consoles, rien ne vous empêche d'ajouter du volume en figurant quelques boutons en étiré. De même, afin de mieux intégrer ces éléments, j'ai masqué les zones prépeintes et appliqué la teinte intérieure grise (FS 36231/Gunze H 317).



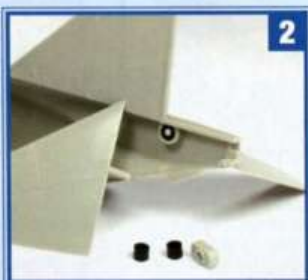
Construction



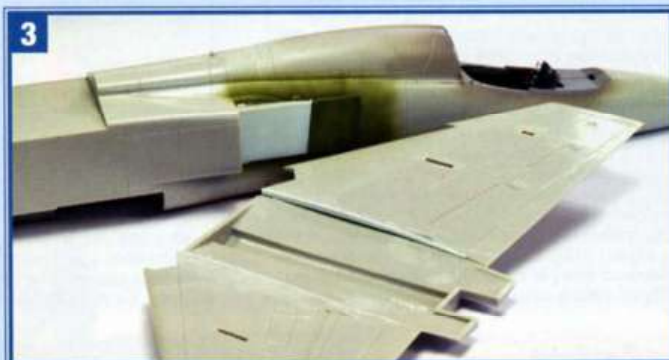
1 – La construction de ce kit n'est pas un challenge à proprement parler. Pour ne pas avoir de mauvaises surprises, on peut jouer la sécurité et ajouter un lest d'une dizaine de grammes. Cela n'a rien d'obligatoire et le fabricant nippon n'en fait d'ailleurs pas allusion dans sa notice.

4 – Vient ensuite le seul petit point noir du kit : le découpage de la partie arrière qui n'est pas très heureux. Le problème c'est que l'on doit assembler deux pièces qui n'ont pas la même courbure. Une seule solution : mastiquer, poncer et regraver la zone. Pour le ponçage, je vous conseille de mettre la main sur un abrasif Hi-flex. Une fois cette gamme essayée, elle ne quittera plus votre plan de travail !

2 – Hasegawa a prévu le montage des stabilisateurs sur des bagues nylon. Pratique, on pourra braquer ces derniers à notre convenance.



3 – La découpe des formes de ce F-1 est inspirée en ce qui concerne le dos de l'appareil. La réunion de l'arête dorsale et des « plumes » simplifie en effet grandement l'assemblage. Il faut simplement ajouter un peu de carte plastique pour combler la liaison intrados/fuselage. Pensez également à peindre l'arrière des entrées d'air avant d'assembler celles-ci, cela causera moins de contorsions du poignet pour la mise en peinture.



5 et 6 – Les aérofreins sont convenablement représentés sur ce kit mais on peut faire un peu mieux. Eduard nous fournit une structure interne plus fine permettant d'ajouter de fins détails en fil d'étain de 0,3 mm. On peut également utiliser l'âme de fil élastique pour figurer certaines durits. L'avantage c'est que ce matériau forme des courbes quoi qu'il arrive. Simple et efficace. Divers détails sont ajoutés sur les vérins en profilé cylindrique. Pour ce détaillage, rien ne vaut le photocopie.

7 – Pour plus de réalisme, percez et évidez tous les événements de l'appareil. Scalpel, lime, etc. C'est simple, en quelques minutes c'est fait et vous gagnez en réalisme...



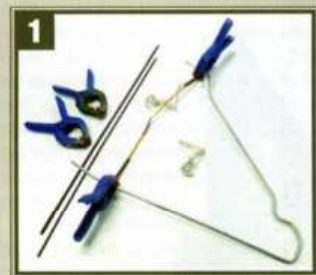
Les tuyères



Les tuyères fournies dans le kit sont de très bonne facture. Juste un très léger ajout de grappe étirée et c'est tout.

Vous allez vous dire que quatre tuyères pour un jet biréacteur, c'est beaucoup et vous aurez raison. Ayant deux kits à ma disposition, j'en ai profité pour mieux détailler les phases de peinture. De gauche à droite, on commence par appliquer la teinte de base, de l'aluminium Alclad. Pour simuler l'échauffement des tôles, on utilise une teinte bleue translucide (Tamiya). On continue la démarche avec de l'orange translucide, toujours de la gamme Tamiya. On accentue l'effet en confectionnant un masque qui nous permet d'assombrir les pétales extérieurs. Un jus sombre souligne les détails du moulage. Enfin, du brun rouge (XF 64) est appliqué au pinceau sur les commandes de pétale.

Les trains



1 – Les trains principaux sont assez complexes dans leur cinématique et dans leur présentation. Pas mal de zones à poncer sont difficilement accessibles. Pour éliminer les traces de moulage, on peut confectionner un outil simple permettant de poncer plus facilement les pièces cylindriques. On utilise un demi-cintre métallique sur lequel on maintient en position une bande de papier de verre, ici du 600 à l'eau. Avec ce système, on peut faire circuler la bande de ponçage sur des zones closes comme sur la photo. Une fois le ponçage effectué, on révèle l'état de surface en passant de la colle Tamiya extra-fluide. Celle-ci fond toutes les poussières de plastique non éliminées.

2 – La mise en peinture des roues s'effectue classiquement avec du Gunze H 77 « noir pneu » et du blanc H 316 pour les jantes. Pas de travail supplémentaire tant le moulage de Hasegawa est réussi. Quelques touches d'orange et de rouge pour compléter les marques. Un jus à l'encre de Chine grise appliqué dans les creux pour parfaire les détails.

3 et 4 – Les trains sont ici terminés et différents diamètres de fils d'étain viennent figurer les durits. La teinte chrome des pistons de vérin est réalisée avec une peinture enamel chrome Testor. Pour réussir son application il faut enrober sans trop charger la pièce. Ainsi, aucun coup de pinceau ne sera visible.

Les stabilisateurs

1 – Les stabilisateurs ont besoin de recevoir quelques lignes de rivets bien présentes sur la machine échelle 1. L'opération est très simple à réaliser. On peut utiliser une « Rosie » comme c'est le cas ici et si vous ne disposez pas de cet outil génial, on obtient le même résultat avec un réglet et une pointe sèche. En ce qui concerne les outils à riveter, un artisan, Radu Brizan, propose tout une gamme de supports et de roues crantées. L'ensemble est réalisé en photodécoupe épaisse de qualité et, en plus, c'est économique.



2 et 3 – J'ai à nouveau profité d'avoir plusieurs pièces à ma disposition pour détailler les phases de peinture, ici l'intrados. De gauche à droite et de haut en bas. On commence par l'application de teinte aluminium et titane Alclad. Pour mettre en valeur le travail de rivetage, on masque l'aluminium avec de fines bandelettes de masquage. Les deux étapes suivantes illustrent la suite du schéma standard de camouflage. La dernière étape présente le travail d'usure de ces éléments. Un mélange de brun rougeâtre (XF 64) additionné avec la teinte de base est appliqué à l'aérographe. À ce stade, on ne va pas plus loin. Le reste de la patine sera réalisé avec le reste de l'appareil, pour davantage d'uniformité.

Peinture de l'intrados



On attaque enfin les premières phases de peinture avec l'intrados. Premier bémol, il est souhaitable de positionner d'ores et déjà les trains en place. Sur le F-1, peu de trappes restent ouvertes une fois les trains déployés. Si vous utilisez le set Eduard, il ne faut pas suivre la notice à propos des trappes principales qui restent closes sur la quasi-totalité des clichés que j'ai pu voir. Les trappes fermées ne s'ajustant pas magnifiquement bien, on choisira de les coller tout de suite avec les trains. Un masquage plus complexe est donc nécessaire, réalisé avec de la mousse, du Maskol et du ruban adhésif. On débutera la peinture par les zones métalliques arrières et la bouche du canon Vulcan réalisé avec de l'Alclad Aluminium. Il faut également peindre dès à présent le liseré blanc (H-316) sur les entrées d'air.

L'intrados du F-1 est assez caractéristique. Toutes les jonctions de panneaux, régulièrement entretenus, sont plus claires qu'en leur centre. Pour obtenir cet effet, nous allons procéder en trois phases : — On applique une première couche de peinture. L'intrados étant blanc brillant (Gunze H 316), on préférera l'utiliser coupé avec du bleu clair (H 338) satiné. L'intérêt de cette méthode est d'améliorer la tension de la peinture, les teintes brillantes étant plus pâteuses. La dilution n'est pas de difficulté, la couche peut être uniforme.

— Deuxième étape, on badigeonne toutes les jonctions de panneaux avec du masque liquide (Maskol ou équivalent). Toutes ces zones resteront donc propres une fois le processus terminé. Une astuce pour l'application du Maskol, utilisez un pinceau gomme dépourvu de poils. L'application est nettement plus précise et vous ne risquez pas de perdre votre pinceau quand le Maskol se durcit. Vous trouverez ce type de pinceaux de diverses formes et tailles dans des magasins d'art graphique.

— Enfin, on réutilise notre mélange de blanc et de bleu clair (H 316 et H 338) en ajoutant du « noir pneu » (H 77) et du brun rouge (XF 64) en très petite quantité. On « surdilue » légèrement l'ensemble et on retravaille chaque panneau de près, en nuanciant afin d'éviter les aplats. Si vous souhaitez être plus à l'aise pour cette étape, vous pouvez baisser la pression de votre compresseur à 1 bar. Le débit sera alors moins important et vous aurez davantage de contrôle. Il ne reste plus qu'à ôter le Maskol pour révéler l'effet. Rapide et facile à exécuter, le résultat est spectaculaire et complètement dans le ton des machines réelles.

Autre camouflage, autre présentation



A gauche.

Cette autre présentation, dynamique, met en scène un F-1 du 6^e Hikotai portant un camouflage où le beige est remplacé par du vert sombre. Il s'agit d'une robe portée à l'occasion d'un Tac Meet en 1996.

A droite.

Pour cette présentation en vol, on doit d'abord réaliser un montage adéquat (trains fermés), puis créer la piste entièrement en infographie, les marques étant faites à l'aide d'un logiciel de dessin vectoriel (fonction flou directionnel). L'image est contrecollée sur un support rigide permettant la fixation d'une tige d'aluminium de 4 mm reliée à l'appareil.





Peinture de l'extrados

Pour l'extrados, le camouflage se compose de trois teintes, deux verts et un beige, le schéma le plus courant pour un F-1. Celui-ci date de 1983, durant un Tac Meet. L'ensemble des appareils de



l'unité furent ornés d'une gueule de requin sympathique et renforçant l'agressivité des lignes de ce jet. Gunze a sorti les trois références spécialement, le vert clair (H 319), le vert foncé (HU 320) et le marron clair (HU 321). Avant de passer à la peinture, je me suis demandé longuement s'il fallait faire des délimitations à bords flous ou nets. Après avoir scruté l'ensemble des photos à ma disposition, j'ai opté pour des bords flous. À vrai dire, j'aurais pu choisir l'autre solution tant je n'ai pu déterminer de règles. Des photos montrent dès 1977 des appareils à robe floue. Au sein du même Hikotai (escadron), le huitième ici, les camouflages diffèrent. Étant plus à l'aise à main levée...

On attaque par le marron (H 321), la teinte la plus claire. On procède de la même façon que précédemment, compresseur réglé entre 1,5 et 2 bars

et peinture suffisamment diluée pour confortablement tracer au préalable de fins serpentins sur une feuille blanche. On travaille avec une buse fine (0,15 mm), pour nuancer dès cette couche le camouflage. On réalise de petits cercles et des mouvements rapides de gauche à droite pour éviter les aplats. Pour accentuer les contrastes, j'ai pour habitude de reprendre la teinte de base et de lui ajouter du marron rouge (XF-64). On retouche l'ensemble sur les bords des panneaux, puis on fait de même avec les deux verts. D'abord le plus clair, le H 319 seul, puis additionné de H 320. Enfin le H 320 seul car il est assez dense pour pouvoir moduler une nuance claire et plus soutenue. Reste à peindre les parements noirs et le radôme en noir satiné (X-18). Le camouflage achevé, un voile de vernis en bombe Mr. Hobby Top Coat brillant scelle ce travail.

Les décals

Honnêtement, la pose des décals m'a donné du fil à retordre... Ce projet était l'occasion d'essayer les décals Platz. Extrêmement précis et bien imprimés par Cartograph, ils figurent l'intégralité



des stencils et marquage de l'appareil. La valeur ajoutée par rapport à ceux de la boîte est bien réelle. C'est un bon point. En revanche, la pose s'est avérée très fastidieuse. En premier lieu, Platz réunit les stencils par zone. Bien pour des surfaces planes, moins lorsqu'elles sont concaves ou convexes comme les entrées d'air. Une seule solution, redécouper et ajuster en cours de pose... Deuxième désillusion, le film support est assez épais et quasiment insensible aux assouplissants. Pour information, j'ai testé un grand nombre de produits (Micro Sol/Set, Daco Strong, Mr. Hobby Mark Softer, Testor). Résultat, du silvering encore et toujours. Dans l'urgence, une solution pour améliorer la situation a été tentée : on incise les décals avec une lame neuve et on rebadonne de l'assouplissant qui fonctionne le moins mal. C'est un peu périlleux mais ça marche, c'est l'essentiel. Un peu lassé par l'exercice, j'ai fini par trouver la perle rare, en l'occurrence un



produit qui arrive à assouplir ces fameux décals. Essayé et adopté le Mr. Hobby Mark Setter ! Je l'avais délaissé, pensant qu'il s'agissait d'un fixateur... Il n'en est rien.

Le lavis

Plutôt que de présenter cette phase classiquement avec de la peinture à l'huile diluée, on va essayer une gamme jusqu'alors typée « blindés ». C'est en effet les jus prêts à l'emploi de la gamme Mig Production. Disponibles en trois teintes principales (neutre, sombre et marron), ces produits se sont montrés séduisants. Leur principal attrait est de sécher nettement plus vite qu'un jus à l'huile, quelques dizaines de minutes suffisent. On peut alors les travailler de la même façon qu'un jus classique, à l'essence F, car ces produits ont une base glycéro (enamel). En ce qui concerne notre Mitsubishi, on applique du neutre sur l'intrados et le beige, du sombre, sur les verts. À la fin de cette étape, on applique à nouveau un voile de vernis en bombe, mais mat cette fois.



Les filtres

Autre produit Mig testé, les filtres. À la base prévus pour teinter des peintures acryliques mates après leur application, il s'agit à nouveau de jus dont la densité de pigments est faible. Les nuances disponibles sont plus nombreuses et plus variées. Des gris, des marrons, des verts répertoriés par les fabricants par couleurs à nuancer. J'ai choisi de les utiliser pour décolorer et affadir le dos de notre F-1, zone très exposée aux UV. On applique principalement des gris, au pinceau fin et par petites touches. Peu dense, il faudra renouveler l'opération plusieurs fois pour atteindre l'effet souhaité. Cette progressivité renforce le contrôle et la facilité d'utilisation de ces produits.



Les encres

Afin de parfaire la patine, on utilise des encres sépia et gris pour représenter des traces de maintenance. Notons que l'effet obtenu est accentué par le fait que les filtres deviennent mats en séchant (et de densité faible) et que les encres brillantes sont appliquées avec un pinceau très fin qui cisèle ces marques.



Détails et finitions

1 – charges d'entraînement ont un avantage certain : elles sont colorées. On retrouve deux Sidewinder classiques. Ceux fournis par Hasegawa dans cette boîte sont de dernière génération au niveau moulage, avec des ailettes à bords amincies. Les missiles ASM-1, eux, proviennent d'une boîte spéciale d'armement nippon, elle aussi récente. Ces charges sont spécifiques à la défense de l'archipel car il s'agit de missiles anti-navires. C'est en partie pour cette raison que j'ai choisi de les représenter. L'autre fait intéressant, ce sont les couleurs employées par la JASDF : des missiles jaune et rouge, ce n'est pas courant ! Pour l'anecdote, j'ai dû les décapper une fois. Pour ce faire, on les trempe dans du liquide de frein pendant une nuit. Il ne reste plus alors qu'à frotter légèrement avec de l'essuie-tout. Une fois l'omission réparée, j'ai suivi des conseils avisés pour la peinture. Plutôt que d'appliquer une sous-couche blanche, essayez un beige clair. Le jaune sera ainsi plus dense dès la première couche...



2 – Il y a peu d'accessoires disponibles pour ce kit mais Fine Molds édite quand même un set en laiton tourné de toute beauté. Regardez la différence entre le tube de Pitot en injecté et la pièce

du set d'amélioration. Sachez que trois autres antennes sont comprises également.

3 – Dernier point, pour les entrées d'air, vous avez le choix entre un masticage/ponçage en règle, au cours du montage ou la confection d'obturateurs en carte plastique. J'ai retenu cette dernière solution car ils sont présents quasi systématiquement sur les appareils au sol.



Le 3^e Hikotai (escadron) auquel appartient ce Mitsubishi F-1 déménagea à Misawa en mars 1971 lors de son passage du F-86F Sabre à ce nouvel appareil. Son insigne, porté sur la dérive, représente une tête de samouraï coiffé du kabuto (casque), ici dans sa version colorée. Plusieurs Mitsubishi ont porté des gueules de requin pendant la carrière de cet appareil mais ces décorations eurent généralement une vie très courte. Jusqu'en 1994, une légende voulait même qu'un appareil ainsi décoré ne puisse pas remporter de compétition interunités... jusqu'à ce qu'un F-1 à gueule de requin démontre le contraire !





HEINKEL HE 177A-5

PARUE il y a maintenant trois ans, cette maquette du Greif reste encore aujourd'hui la seule de son genre à cette échelle de cet appareil à la fois en avance sur son temps et à la carrière emplie d'embûches et autres accidents.

Texte et maquette : François NEVEU
Photos de l'auteur (détails) et de D. Breffort

Basée sur un kit en résine et fibre de verre HML, ce He 177 reste, sauf erreur, la plus grosse maquette produite par le consortium tchèque MPM/Special Hobby.

À l'ouverture de la boîte, on découvre les dimensions impressionnantes de la bête et le nombre important des pièces qui la composent, à savoir un peu moins de 300 éléments en plas-

tique injecté dont une vingtaine transparentes, 50 pièces en résine, deux planches de photodécoupe (dont une en couleur) et trois jeux de masques pour les parties vitrées et les roues. Cela pour la version « Hi Tech » dont nous avons pu disposer, une version « simple » (tout est relatif !) existant également, avec moins de résine (une demi-douzaine d'éléments seulement) et pas de photodécoupe. L'ensemble est moulé dans un plastique gris clair, avec quelques retassures, mais rien de grave. Les parties transparentes sont en revanche un peu épaisses mais sans toutefois présenter un désagréable effet de loupe.

La gravure en creux est assez fine quoiqu'à peine assez prononcée à certains endroits, et les pièces en résine (fabriquées par CMK) viennent remplacer avantageusement certains éléments en injecté. Le poste de pilotage et ceux des mitrailleurs sont particulièrement bien détaillés, tout comme le train d'atterrissage.

L'intérieur

On commence en écartant toutes les pièces en plastique composant l'intérieur (poste de pilotage, du bombardier ou des mitrailleurs) et qui seront avantageusement remplacées par celles en résine et photodécoupe, beaucoup plus réalistes. Une fois que tous les éléments composant le poste de pilotage (sièges, accoudoirs, panneaux divers) sont assemblés, on ajuste l'ensemble à l'intérieur du fuselage, non sans avoir au préalable

Ci-dessus. Contrairement aux apparences, le Greif (griffon) était un quadrimoteur, chaque nacelle contenant deux moteurs en V accouplés. C'est cette configuration particulièrement audacieuse qui fut à l'origine des nombreux incidents et accidents qui émaillèrent la carrière de l'appareil.

effectué plusieurs essais à blanc. En effet, ce n'est pas une maquette « clic-clac », et un certain travail est demandé, comme par exemple l'amincissement de l'intérieur des demi-fuselages.

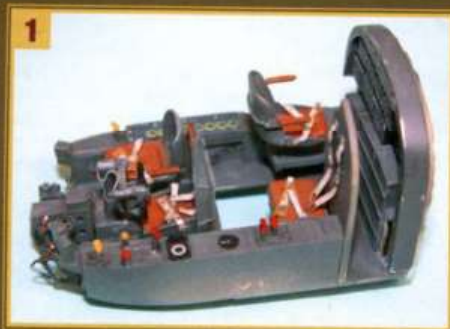
Le poste de tir de la tourelle télécommandée, la tourelle supérieure et le poste arrière sont traités à ce stade du montage. La teinte de base de tout l'intérieur est le gris verdâtre RLM 02 (peinture acrylique Prince August PA 44, gamme utilisée, sauf mention contraire, pour l'ensemble du montage). Il n'y a plus qu'à se munir d'un pinceau très fin et à mettre en couleur coussins, accoudoirs et boîtiers divers. Les harnais — en photodécoupe — sont également mis en place à ce moment.

Commence alors l'opération la plus longue de la réalisation de cet intérieur : la mise en place de toutes les manettes et instruments. C'est un

Ci-dessous.

La version A-5 fut la plus produite du Greif, avec plus de 250 exemplaires fabriqués par Heinkel et Arado. Outre ses moteurs plus puissants (DB 610), sa principale particularité était la possibilité d'emporter des bombes guidées Fritz X ou Henschel 293, comme ici.





1 - L'intérieur est plus que correctement, notamment dans la version « hi-tech », agrémentée de pièces en résine et photodécoupe supplémentaires. Cela n'est pas inutile car le poste de pilotage restera assez visible au travers de la « bulle » avant.

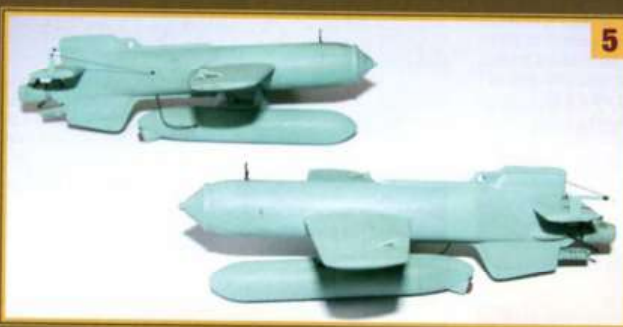


2 - Le poste du mitrailleur arrière, avec notamment le harnais en photodécoupe colorée.

3 - La photodécoupe colorée est incontestablement beaucoup plus réaliste lorsqu'il s'agit de reproduire des cadrans ! Et quand il y en a beaucoup, comme ici, le travail est particulièrement simplifié... On notera la couleur très sombre de tout l'intérieur de l'avion, le gris foncé RLM 66 Schwarzgrau.



4 - La tourelle de la mitrailleuse de fuselage a également droit à son lot de détails, comme les bandes de munitions, par exemple.



5 - Les bombes planantes Henschel sont des « maquettes dans la maquette » (en fait, il s'agit de kits précédemment édités sous la marque Condor et ajoutés dans la version « Hi-tech »). Un peu moins bien moulés et détaillés que le reste du modèle, ils deviendront très réalistes après avoir été retravaillés.



6 - Avant de recevoir leurs bombes planantes, les pylônes alaires doivent être détaillés et correctement collés sous l'intrados.

7 - Pas de solution miracle pour réaliser les « vermicelles », caractéristiques des camouflages de la plupart des Greif : des essais préalables afin « d'attraper le coup de main » et on se lance... et surtout on ne s'arrête plus jusqu'à la fin !



8 - Chaque puits du train principal est cloisonné. L'intérieur est peint avec le classique gris verdâtre RLM 02. Les carénages des échappements ont leurs extrémités creusées et les attaches sont réalisées avec des bandelettes d'aluminium.



9 - Les antennes ventrales en photodécoupe ont été remplacées par de nouvelles, réalisées en fil métallique et plus épaisses.



10 - Chaque jambe du train a été équipée d'une durit de frein réalisée en fil métallique.



11 et 12 - Le train principal du Greif était très particulier car composé en fait de deux jambes se rétractant chacune séparément dans l'intrados.



13 - La couleur du Staffel, le rouge, est rappelée sur la pointe de la casserole d'hélice.

14 à 16 - Comme on peut le constater sur les photos d'époque, les moteurs du He 177 étaient tout sauf propres et engendraient de très importantes traînées qui s'étendaient jusque sous les stabiles, une particularité que l'auteur n'a pas manqué de reproduire.





peu fastidieux mais le résultat final vaut la peine. Un jus de peinture noire à l'huile est passé sur l'ensemble, suivi d'un léger brossage à sec alu afin de donner un effet de vieillissement. Les postes de tir à l'avant doivent être traités avant de refermer le fuselage, la mitrailleuse étant composée de deux pièces, ce qui permet de ne mettre en place son canon qu'au moment de la finition. Pour le canon de 20 mm, sa longueur pourrait être un handicap lors des manutentions. J'ai donc opté pour son remplacement par un microtube d'acier et j'ai donc coupé le canon ; pour ceux qui souhaiteraient garder la pièce en résine, je conseille de la couper également et de la recoller à la cyano à la fin du montage. J'ai fait de même pour l'arme arrière. Les câbles de commandes des palonniers et du manche à balai sont figurés à l'aide de fil électrique et la manche récupératrice des douilles de la tourelle dorsale est refaite en papier à cigarettes. Au passage, on en prévoira une autre pour la MG 81 avant.

Ci-dessous.

La bombe planante Henschel Hs 293 était une arme téléguidée anti-navires conçue comme un avion avec voilure munie d'ailerons et gouvernes de profondeur. Sa propulsion était assurée par des moteurs-fusées qui fonctionnaient pendant dix secondes et sa portée était d'une vingtaine de kilomètres. Larguée d'un bombardier, elle était dirigée sur sa cible au moyen de signaux radio, l'avion lanceur étant doté d'un émetteur spécifique. Plus de 12 000 exemplaires de cette bombe furent construits et près de 400 largués à partir de 1943, provoquant la destruction d'environ 55 navires.



Ci-dessus.
Le I/KG 4 devint KG 100 lorsqu'il fut équipé de Greif. Essentiellement chargé de la lutte anti-navires, il redevint un groupe de bombardement lors de l'opération « Steinbock », le « petit Blitz » contre la Grande Bretagne, au début de 1944.



Ci-dessus.

La tourelle placée à l'arrière du fuselage était manœuvrée par un homme et armée d'une unique mitrailleuse MG 131 de 13 mm. L'accès à ce poste était indépendant du reste de l'appareil et se faisait par une trappe située sous le fuselage.

Fuselage et parties vitrées

Même après un assemblage soigneux du fuselage, il faudra employer le mastic, mais rien de vraiment méchant : sur une telle longueur j'avais quelques appréhensions ! Compte tenu des dimensions de la bête, les ailes et les plans horizontaux seront préparés et assemblés au dernier moment. Un ajustage est à prévoir pour le pare-brise du servant du canon car il manque de la matière et un important



Ci-dessous.

La défense du secteur arrière était assurée par un canonier servant un MG 151 de 20 mm monté sur un affût mobile et dont on aperçoit le viseur caractéristique sur le dessus du canon. La verrière, ouvrante et largable en cas d'urgence, était équipée d'une vitre blindée de 18 mm d'épaisseur.



masticage devra rectifier ce défaut. Les tourelles sont mises en place, avec leurs armes, on l'a vu, en deux parties, les canons étant installés à la fin.

Le poste de tir arrière est assemblé séparément, de nombreux éléments en résine venant là aussi avantageusement remplacer ceux en injecté. MPM fournit d'origine des bandes de munitions en photodécoupe prépeinte, mais après avoir mesuré ce dont j'avais besoin, je me suis rendu compte qu'il m'en manquerait et je me suis donc procuré une planche Eduard (réf. 49013) pour résoudre ce problème. Le poste se positionne correctement au bout du fuselage et un bon collage suffit pour avoir un accouplement propre.

L'antenne ventrale est remplacée par une autre, confectionnée en scratch et beaucoup plus fine, le cadre Gonio subissant une cure d'amaigrissement tout comme le mât d'antenne. Pour peindre les parties transparentes, nombreuses, surtout au niveau de la « bulle » avant, j'ai utilisé les masques fournis, ce qui a représenté un gain de temps impressionnant.

Les deux pièces transparentes de la tourelle dorsale sont remplacées par deux autres, décou-



pées dans du rhodoïd très fin pour permettre le positionnement de la verrière. L'ajustage le plus important va se situer au niveau des parties vitrées du poste de pilotage dont les bords de la partie supérieure ne s'ajustent pas bien avec le fuselage. Tout doit donc être rattrapé au mastic en essayant de ne pas abîmer la gravure.

J'ai figuré les rideaux pare-soleil avec du papier à cigarette, une fine bande de ruban de masquage faisant office de sangle de retenue.

La partie transparente étant plus étroite que le fuselage lui-même, j'ai collé ce dernier en le main-



Ci-contre.
En fonction des variantes et versions, diverses configurations d'armement furent installées à l'avant. Ici, une mitrailleuse MG 81 de 7,9 mm est placée dans la bulle vitrée et un canon MG 151 de 20 mm à l'avant de la gondole, cette dernière recevant, en plus, deux autres MG 81 tirant vers l'arrière.



Ci-contre.

La coupole vitrée placée au-dessus de l'avant du fuselage servait à manœuvrer la tourelle télécommandée, le servant disposant à cet effet de poignées de type « pistolet ».

Ci-contre.
Avion complexe s'il en fut, le Greif possédait un train principal hors du commun, avec deux jambes munies chacune d'une roue et se rétractant de part et d'autre de la nacelle moteur dans l'aile. Cette disposition était nécessitée par la place considérable prise par le double moteur dans chaque fuseau.



Ci-dessous.

Cet avion appartenait au 5./KG 100 (« Wiking ») basé à Aalborg, au Danemark, en 1944. Équipée dans un premier temps de Dornier Do 217, cette unité reçut des Greif à partir de la fin de 1943, et particulièrement la version A-5 dotée du système Kehl IV pour le largage des bombes planantes. En septembre 1944, le 11./KG 100 alignait une quarantaine de Greif mais ses actions furent de plus en plus réduites en raison d'une pénurie constante de carburant. Comme souvent dans les escadres de bombardement (KG), le code de l'unité (« 6N ») est porté en petits caractères devant la Balkenkreuz de fuselage, seul la lettre individuelle (de la couleur du Staffel) et celle du Staffel étant de dimensions normales.

tenant avec un serre-joint afin de l'aplatir et de gagner ainsi un peu de matière. Après 24 heures de séchage, le serre-joint enlevé, j'ai terminé avec du mastic. Il ne reste plus qu'à installer la partie frontale, une fois la MG 81 mise en place avec son récupérateur de douilles. Là aussi, plusieurs essais sont nécessaires pour que ces éléments se placent correctement à l'intérieur, la bande de munition alimentant l'arme étant fixée en dernier avant de refermer définitivement le poste de pilotage. Ici aussi l'ajustement n'est pas parfait, le diamètre du fuselage étant notamment légèrement supérieur la bulle avant. Après une bordée de jurons — ça défoule ! — j'ai trouvé la solution. Il suffit en effet de partager le surplus de matière sur toute la circonférence et, après séchage, de

rattraper le tout à la lime et au papier de verre, suivi d'un léger masticage. Il ne faut pas être nerveux pour ne pas altérer les parties transparentes. On comprend aisément, après ce que nous venons d'évoquer, pourquoi les éléments fragiles ne sont mis en place qu'à la fin du montage et pourquoi la « mise en croix » n'est réalisée que lorsque le fuselage est totalement terminé.

Les ailes et le train

Les puits de trains sont entièrement à monter, les radiateurs, au fond, étant même présents. Le tout reçoit une couche de RLM 02 et la patine habituelle. J'ai utilisé de la microgrille pour obturer les entrées d'air. Il faut également ajus-





Maniable et performant, le He 177 fut généralement apprécié de ses pilotes, malgré un défaut rédhibitoire et qui ne fut jamais corrigé, une surchauffe excessive des moteurs qui pouvait entraîner des incendies. Cela lui valut même son surnom de *Luftwaffenfeuerzeug* (briquet volant), on ne saurait être plus explicite !



Ci-dessus.

Les échappements sont tous équipés de cache-flamme cylindriques qui ont été peints de couleur rouille.



Ci-dessus.

Le moteur DB 610 du He 177A-5 était un 24 cylindres en X (deux V 12 accouplés, avec arbre de transmission central et réducteur) entraînant une hélice quadripale. Les deux orifices visibles dans le bord d'attaque sont respectivement la prise d'air du turbocompresseur et celle du système de dégivrage.

Ci-contre.
Le fil d'antenne reliant les stabilos au fuselage est celui du système radio FuG 203 de guidage des bombes Hs 293.

ter le phare d'atterrissage pour qu'il puisse s'insérer proprement dans le bord d'attaque de l'aile. Les cache-flamme des échappements sont assemblés après avoir été affinés, leurs attaches étant figurées à l'aide de fines bandelettes d'aluminium (trois par cache-flamme). Six pièces composent chaque jambe de train et il faut bien suivre la notice de montage leur propos et observer les croquis pour ne pas se tromper... ce qui m'est arrivé ! Le circuit hydraulique du train principal est assez complexe à représenter. Pour cela, j'ai pris la photo la plus nette que j'avais et j'ai tracé sur un papier-calque le schéma des durits que j'ai essayé de reproduire à l'aide de fil électrique et de fil d'étain de 23/100.

Les événements supérieurs ne me convenant pas, je les ai remplacés par des pièces bricolées provenant de la boîte à rabiots. Les radiateurs annulaires reçoivent une couche de noir et un brossage à sec alu avant d'être mis en place avec les capots. La mise en croix commence par l'empennage. Le gouvernail est positionné légèrement braqué et les gouvernes de profondeur positionnées « au piqué ». C'est là que je vais rencontrer le problème le plus important de ce montage : les deux plans horizontaux ne sont pas en alignement l'un par rapport à l'autre, leur décalage étant d'au moins deux bons millimètres. Après avoir consulté diverses photos et plans pour déterminer l'emplacement exact, j'ai agrandi la mortaise de 2 mm de façon à mettre un stabilo dans le prolongement de l'autre. Il ne reste plus qu'à combler le vide avec de la carte plastique et à finir au mastic.

Pour les ailes, on prévoira un collage puissant car elles mesurent une trentaine de centimètres et pèsent leur poids. En revanche, et presque contre toute attente, elles joignent correctement avec le fuselage.



Bombes Henschel 293

MPM fournit dans cette boîte « Hi Tech » deux bombes planantes Hs 293 qui étaient la charge standard pour une opération air-mer. Datant un peu, la gravure de ces engins est moins bonne que le reste de la maquette, mais cela peut être facilement corrigé.

Après une recherche de documentation sur le Net, j'ai percé un trou sur le côté droit pour faire sortir le câble de commande de gouverner. Un deuxième orifice est pratiqué sous le corps principal et un dernier sur le côté droit du propulseur. Ils seront reliés par un morceau de fil d'étain pour figurer la durit d'alimentation, tandis que l'antenne de radioguidage est simulée avec un bout de plastique étiré.

Les ailes sont monoblocs mais, là aussi, il n'y a aucun tenon de centrage. La sortie de la tuyère doit être percée et agrandie avec un alésoir et on représentera la partie visible de cette tuyère par un tube fabriqué dans de la bande alu, peint ensuite en couleur rouille et inséré après peinture de l'ensemble.





Ci-dessus.

Les Greif portèrent les camouflages les plus variés, souvent adaptés à leurs missions. Ici, les flancs et la dérive ont reçu un entrelacs de « vermicelles » pour rendre l'appareil moins visible au-dessus de la mer.

Ci-contre.

La roulette arrière, de dimensions conséquentes, était rétractable et protégée par des trappes articulées en « persiennes ».

Ci-contre.

En plus des deux pylônes d'ailes, le He 177A-5 pouvait en recevoir un troisième sous l'avant du fuselage, à l'emplacement de la soute antérieure qui était alors condamnée. Sur ce râtelier pouvait prendre place une bombe Hs 293 ou une Fritz X guidée par radio. On notera les deux mitrailleuses installées à l'arrière de la gondole ventrale



Camouflage et marques

Deux décorations sont proposées d'origine avec cette boîte. D'une part un Greif du 5./KG 100 basé à Aalborg au Danemark pendant l'été 1944, camouflé en deux tons de vert (RLM 70 et 71) et bleu pâle (RLM 65) avec l'ensemble de l'extrados et les flancs recouverts de « vermicelles » gris clair (RLM 76) et un He 177 du 4./KG 100 pendant l'opération « Steinbock » au début de 1944, camouflé en trois tons de gris (RLM 65, 76 et 74).

Comme à l'habitude, une couche d'aluminium (Humbrol Hu 11) est passée sur l'ensemble de la maquette et les deux missiles. Dès maintenant il faut arrêter son choix sur une unité car le camouflage n'est pas standard. Pour illustrer la mise en œuvre du Hs 293, j'ai repris l'article publié dans le n° 161 du magazine *Avions* qui traite des opérations avec ces engins et mon choix s'est finalement porté sur un appareil du 5./KG 100 basé au Danemark. N'ayant pas le code exact de cette machine, j'en ai extrapolé un, plausible (mais je ne certifie rien !), le 6N+FN, le « F » étant rouge, couleur du Staffel, reprise sur le cône d'hélice.

L'intrados, les flancs, la dérive et les charges sont gris bleu clair (RLM 65/PA 08) et la patine est obtenue en passant une couche éclaircie de la teinte de base sur certains panneaux et en rehaussant les lignes de structure avec la teinte de base légèrement foncée. Après masquage de l'intrados, il faut passer au camouflage de l'extrados de type « éclats » (splinter en anglais) à

deux tons de vert (RLM 70 et 71 — PA 21 et 15). La même méthode que pour le dessous est appliquée pour patiner cet endroit.

Le plus délicat reste à faire, à savoir les « vermicelles » des flancs et de la dérive, constitués en fait d'un entrelacs des deux teintes vertes de l'extrados. Après de nombreux essais (dilution, pression et mise en pratique sur de vieux morceaux de maquettes) je me suis lancé et je vous laisse juge du résultat !

L'ensemble de la maquette reçoit alors une couche de vernis brillant (PA 58) puis, après séchage de ce dernier, on applique les décals, très fins et qui réagissent bien à l'assouplissant. MPM offre un large éventail de marques de servitudes mais je n'ai pas jugé bon de toutes les placer. L'immatriculation et les svastikas proviennent de ma boîte à rabiot car celles de la boîte ne correspondaient pas à la version choisie.

Un jus de noir est passé pour mettre la gravure en valeur, puis une couche de vernis mat (PA 59) vient fixer l'ensemble. Les échappements et les trains d'atterrissage peuvent être mis en place à ce moment. Il faut coller solidement les trains car la maquette est lourde et il peut y avoir un risque d'affaissement. En observant les documents, on remarque d'énormes salissures dues aux échappements et qui noircissaient jusqu'aux plans horizontaux de l'empennage. Pour figurer ces traces, je me suis servi du kit de vieillissement de Mr Hobby et le résultat m'a satisfait : j'ai également utilisé cet ensemble pour les jambes de train et les jantes des roues.



Ci-dessus.

Le phare d'atterrissage n'est présent que dans le bord d'attaque de l'aile gauche. La grande prise d'air, visible juste à côté, est celle du radiateur d'huile. Malgré ses dimensions conséquentes, elle ne fut jamais suffisante pour éviter la surchauffe du moteur.

On ne peut que féliciter — et remercier ! — MPM d'avoir eu l'idée de sortir cet avion au 1/48. C'est vrai que cette maquette a nécessité beaucoup de travail et de patience, et que quelques petits détails ont dû être corrigés, mais quel résultat impressionnant ! J'espère que cela va donner envie à MPM ou à d'autres fabricants de sortir B-17, B-24, Lancaster et autres « grosses bagnoles » au même standard. Sujet original et atypique de la Seconde Guerre mondiale, premier vecteur de missile air-mer : je ne peux pour ma part que vous conseiller ce Griffon, vous ne serez pas déçus ! □





TURONNES 2009

LES 21 ET 22 MARS derniers, se sont déroulées, au Parc des Expositions de la ville de Tours, les « Turonnes 2009 », manifestation biennale organisée par le club ACP (Association des Colleurs de Plastique) 37.



Ci-dessus.
Une décoration particulièrement originale (et authentique!) pour ce « F-15J Eagle ».

Ci-contre à gauche, de haut en bas.

« Airbus de la Northwest », par Olivier Bonnet. (1/144).

« F-4J Phantom II de la VMFA-33 ». (Tamiya, 1/32).

Un impressionnant projet en cours: un BV 222

Viking au 1/48 en scratch, par M. Vallespir.

On a hâte de le voir terminé!

Ci-contre à droite, de haut en bas.
« Corsair F4U-1 Birdcage », par Emmanuel Pernes. Médaille d'argent. (Tamiya, 1/48).

« Lockheed F-104J Starfighter », par Théophile Devaud. (Hasegawa, 1/48).



Ci-dessus, à gauche.
« Albatros W4 », de Bertrand Millet. Médaille d'or. (Eduard, 1/48).

Ci-dessus.
« Vitesse! (Mitsubishi F-1) », de Ludovic Molandre. Une superbe idée de mise en scène qui vaut à l'auteur une médaille d'argent bien méritée. (Hasegawa, 1/48).

Sébastien GUILLEMIN

Ce premier week-end du printemps fut en outre l'occasion de fêter un double anniversaire, celui des dix ans du concours proprement dit d'une part, et d'autre part les vingt ans de la création du club.

L'exposition a réuni près de 400 participants, répartis sur une centaine de stands, ainsi qu'une dizaine de boutiques dédiées à notre passion commune. La seule ombre au tableau de ce week-end particulièrement réussi, comme vous pourrez vous en rendre compte par l'intermédiaire de la sélection de photos que nous vous proposons, fut l'annonce que cette dixième édition serait également la dernière à se dérouler au sein du Parc des Expos de Tours, les frais de location de l'endroit étant devenus trop élevés et n'ayant pu être cette année que tout juste équilibrés par le nombre des entrées.

Remercions en tout cas les membres de l'ACP pour leur accueil, en espérant les revoir pour la prochaine édition des Turonnes, en 2011. □



Le concours



Ci-contre.
« Mirage F1B », par Laurent Demarle.
(FM 1/48).

Ci-contre.
« F-16A vénézuélien », par
M. Disarbois. (Hasegawa, 1/48).

Ci-dessous à gauche.
« AMX Ghibli », de François-Régis
Binder. Médaille d'or. (Italian kit, 1/72).

Ci-dessous à droite.
« Jaguar, opération Manta/Épervier »,
par Richard Pez. Médaille d'argent
(Hasegawa, 1/72).



Ci-contre.
« HH-65 Dolphin de l'USCG », par Yann Conan.
(Trumpeter, 1/48).

Ci-contre.
« AS 365 Dauphin de l'Aéronavale », par Yann
Conan. Médaille de bronze. (Trumpeter, 1/48).

Ci-dessous à gauche.

« Lockheed SR-71 », par Gilles Galvao. Médaille
d'argent. (Testors, 1/48).

Ci-dessous à droite.
« Grumman F7F-3N Tigercat », par Bertrand
Daidie. Médaille de bronze. (AMT, 1/48).



Ci-dessous.
« Gloster Meteor NF-11 de l'ECN 1/71 », par James Mineau.
(Classic Airframes 1/48).

Ci-dessous.
« F-8E(FN) Crusader », par Claude Carette. (Monogram, 1/48).





Ci-dessus à gauche.
Une rareté! Le CAO 700 de Replica 21
par Georges Mathia. (1/72).

Ci-dessus à droite.
Un bel alignement de Mirage 2000C
de l'Armée de l'Air. (Heller, 1/48).

Ci-contre.
« Avenger Bombardier d'eau »,
par Cyril Defever. (Italeri, 1/48).

Ci-contre.
« Handley Page Halifax C Mk VIII
de la SANA », par Daniel Grissault. (FM, 1/48).

Ci-dessous, de gauche à droite.
« Corsair Salvadorien », par Michael Balland.
(Tamiya, 1/48)

« Messerschmitt Bf 110C », de Pierre Veracruz.
(Eduard, 1/48).

« Mil Mi-24 Hind », par Serge Berand .
(Trumpeter, 1/35)



Ci-dessus.
« Laté 521 Lieutenant de vaisseau Paris ».
(Maquette Aerovac (?) 1/72)



Ci-dessus.
« Fouga Magister CM 170 », par Christophe
Vignaud. (FM, 1/48).



Ci-dessus.
« Morane Saulnier 475 Vanneau », par Christophe
Vallier (FM, 1/48)



Ci-dessus à gauche.
« L'avion du lieutenant Mc Fly », par Thierry Beyl. Jean Barbaud,
l'auteur de cette BD, était d'ailleurs présent à Tours. (Italeri 1/72)

Ci-dessus.
« Super-Frelon en maintenance », par Romain Lascaud.
(Heller, 1/35).

Ci-contre.
Un Boeing 707-320 à la livrée immaculée. (Heller, 1/72)

Ci-dessus à droite.
« Grumman S-2 Tracker » de Claude Carette. (Hasegawa, 1/72)

Ci-contre.
« Grumman F8F Bearcat », par Emmanuel Bret.
(Trumpeter, 1/32).





GRUMMAN E-2C HAWKEYE

APPAREIL IMPORTANT de l'aéronavale américaine, mais aussi d'autres armées de l'Air de par le monde, le Grumman E-2 n'avait jusqu'à présent que très rarement eu les faveurs des fabricants de maquette. Cette lacune est aujourd'hui comblée grâce à Hasegawa qui, selon son habitude, nous propose cet appareil reconnaissable entre tous sous diverses versions et variantes, à commencer par le « Hawkeye 2000 », la plus moderne actuellement en service au sein de l'US Navy.

Texte, maquette et photos :
Dominique BREFFORT

Si les principaux chasseurs ou appareils embarqués de l'US Navy, toutes époques confondues, ont été traités, souvent de fort belle façon, par de nombreux fabricants de maquettes aux échelles les plus diverses, il en va tout autrement

de ces appareils moins « glamour » que sont ceux dévolus à des tâches moins « nobles » mais pas pour autant moins importantes comme, par exemple, les avions de surveillance.

Le Hawkeye est l'exemple même de cette situation puisque, hormis au 1/144, il n'existait en injecté qu'au 1/72

sous la forme d'un kit édité il y a de nombreuses années par Fujimi. La situation a évolué au début de cette année avec l'apparition de la maquette Hasegawa du Hawkeye, réalisée aux « standards » actuels. Selon l'habitude du fabricant, le modèle est découpé de façon à pouvoir, à partir d'une même base, réaliser plusieurs variantes de l'appareil, la première référence parue, celle que nous vous présentons aujourd'hui, concernant l'ultime développement de l'E-2C, baptisé « 2000 » en raison de la date de lancement du programme de modernisation, référence suivie par une deuxième représentant un avion de première génération (hélices quadripales et aucun bossage sous le fuselage) en service, marché intérieur oblige, au sein de la marine japonaise. On l'aura compris, en attendant la sortie d'une éventuelle boîte spécialement consa-

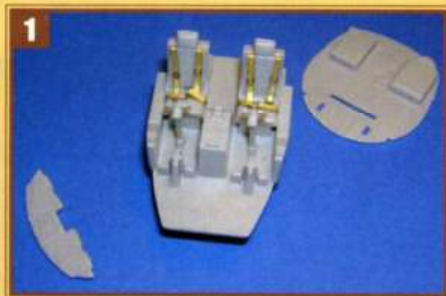
Ci-dessous.

« First to launch, last to recover » (premier à être catapulté, dernier à apponter), l'E-2C, ici dans sa version « Hawkeye 2000 », la plus moderne, est un élément primordial de tout groupe aérien embarqué car il permet non seulement d'assurer une veille radar en plus de celle du porte-avions d'attache, mais peut également être utilisé comme poste de commandement aéroporté et organiser les missions des chasseurs et avions d'attaque se trouvant dans sa zone de compétence. En règle générale, chaque porte-avions de l'USN emporte quatre Hawkeye qui se relaient en vol.



1/72

HASEGAWA



1 et 2 – Les seuls détails ajoutés dans le poste de pilotage sont les harnais des sièges, en photodécoupe de récupération. Une bonne mise en couleur est largement suffisante, cet endroit étant très peu visible de l'extérieur une fois la maquette terminée, notamment en raison des vitrages latéraux fumés. Les décals de la boîte ont été utilisés pour les différents panneaux d'instruments, y compris celui placé dans le plafond de la cabine. Là encore, l'illusion est parfaite.



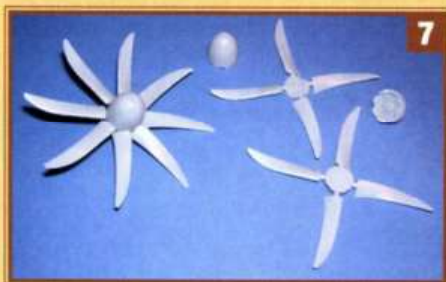
3 – Les différents sous-ensembles composant le fuselage. On remarquera le logement de la crose d'apportage et surtout la partie centrale du ventre, à rapporter car différente en fonction des versions.



4 – Le train d'atterrissage est assez compliqué, comme dans la réalité. La notice doit être suivie scrupuleusement car le côté gauche et le droit sont différents. On le voit, les pneus du train principal sont écrasés d'origine.



5 et 6 – Les volets sont séparés et à cet effet, deux jeux de charnières différentes sont fournis, à utiliser en fonction de l'attitude choisie.



7 – Très spectaculaires, les hélices sont très faciles à monter car composées de deux « couronnes » à superposer sur un moyeu. Heureusement que les pales ne sont pas fournies séparément...!

8 – L'empennage peut être monté (et peint) séparément. Les dérives sont inclinées et seule la n° 2 (intérieure gauche) est dépourvue de gouvernail.



9 – Les parties vitrées sont soigneusement masquées car elles seront collées sur le fuselage avant la mise en peinture pour éviter d'avoir à effectuer le moindre raccord.

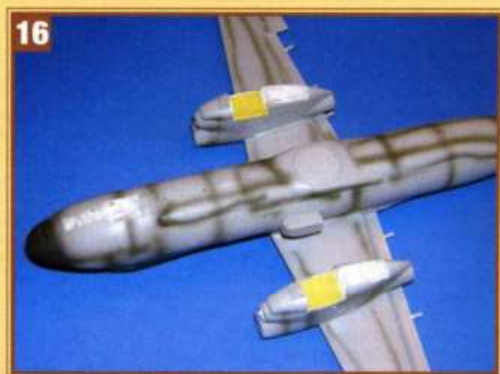


10 et 11 – Le radar avant restera (très peu) visible à travers le vitrage placé sous la pointe avant. Pour cela, il doit être peint avant le collage de la « bulle » transparente, elle-même masquée.



12 et 13 – Si le mastic est peu utilisé sur le dessus de la maquette, il en va tout autrement au niveau du ventre, la pièce rapportée étant légèrement plus étroite que le fuselage, obligeant à des manipulations et autres pincements pour réduire l'espace au maximum.

15 et 16 – Les principales lignes de structure sont surlignées avec du gris foncé avant l'application de la teinte du camouflage. Les puits de train, peints en blancs, ont été masqués au préalable.



17 – Les parties transparentes de la verrière ont été masquées et l'emplacement des vitrages latéraux obturé avec du papier et du masque liquide.



14 – Deux options sont fournies pour représenter les feux de navigation. Soit on peint l'endroit à la couleur voulue, soit, comme ici, on découpe le saumon et on place une pièce en plastique transparent figurant ce feu.

Le rotodôme contient l'antenne du radar AN/APS 145 ainsi que celles du dispositif d'identification « ami-ennemi » IFF. Cet avion étant celui du CAG, l'insigne de la VAW-117 est reporté sur ce radôme qui comporte, au centre, l'antenne du système Satcom. En activité, le radôme effectue six tours par minute.



créée à ce sujet, ceux qui voudraient reproduire l'un des trois Hawkeye normalement embarqués sur le *Charles de Gaulle*, en plus de trouver les décals adéquats (insignes notamment) devront mélanger les deux kits, « nos » avions présentant des caractéristiques communes aux deux versions (fuselage sans bossage inférieur mais nouvelles hélices à huit pales).

Ci-contre.

Afin d'éviter d'endommager l'arrière de l'avion en cas de décollage par fort cabré, une béquille se déploie en même temps que le train. Le carénage rectangulaire est celui du détecteur passif d'alerte, tandis qu'au-dessus se trouvent les orifices de vidange des réservoirs (« vide-vite »).

L'intérieur

Pas de surprise, c'est une fois encore par le poste de pilotage que le montage va commencer, aucun autre endroit de l'intérieur (postes des opérateurs essentiellement) n'étant traité car restant quasiment invisible — au 1/72. Le niveau de détail est correct, en tout cas pour l'échelle, sans toutefois être pléthorique. Sous cet ensemble vient en outre se coller le puits du train avant, bien détaillé avec notamment ses principaux renforts. On le voit, l'intérieur est perfectible, mais il faut savoir qu'il va être très peu visible une fois la maquette terminée. Pour notre part, nous avons



Consciente de l'importance de pouvoir disposer de moyens de détection aéroportée performants, l'US Navy se mit très tôt en quête d'appareils conçus spécialement à cet effet. Après avoir utilisé d'anciens appareils de combat transformés (Avenger, Skyraider) pour ce rôle, l'USN reçut, à la fin des années cinquante, les premiers exemplaires d'un avion spécialement conçu pour la détection aérienne avancée (Airborne Early Warning abrégé en AEW), le Grumman E-1 Tracer. Basé sur le bimoteur C-1 Trader/S-2 Tracker modifié avec un empennage bidérive et emportant surtout un radar dans un carénage fixe placé au-dessus du fuselage par des pylônes, celui-ci servit jusqu'au début des années soixante-dix.

En mars 1957, Grumman, grand spécialiste des avions embarqués, remporta le concours officiel destiné à trouver un remplaçant au Tracer avec son Model 123, bientôt baptisé Hawkeye (œil de faucon). Cette fois il ne s'agissait plus de transformer une machine existante, mais de concevoir ab initio un avion uniquement conçu pour la détection et la veille aéroportée. Comme sur l'E-1, les antennes du radar embarqué étaient installées dans un radôme fixé sur des pylônes mais désormais ce radôme était mobile. La présence de cet imposant élément entraînait en outre l'installation d'un empennage bidérive complété par deux éléments fixes supplémentaires. Enfin, la propulsion était assurée par des turboprops Allison T56-A-8 dont le bruit caractéristique allait vite faire surnommer l'avion « hummingbird » (oiseau-mouche).

D'abord désigné W2F-1, le premier Hawkeye vola le 21 octobre 1960, sa désignation étant changée en E-2A deux années plus tard. Les livraisons à l'US Navy débutèrent en janvier 1964 au sein de la VAW-11 qui fournit dans un premier temps des détachements aux porte-avions de la flotte du Pacifique. 59 exemplaires de cette version furent produits, les derniers étant livrés en 1967.

La deuxième version fut, très logiquement, l'E-2B, qui se distinguait par son nouveau système informatique, conçu à partir de l'ordinateur L-304 de Litton Industries.

Par la suite, la flotte des Hawkeye connut plusieurs programmes de remise à niveau qui concernent à la fois les équipements embarqués et la motorisation : « Group I » avec radar AN/APS 139 à processeur à haute vitesse à la place de l'APS 125 et turbines T56-A-427 à partir de 1989, « Group II » avec radar AN/APS-145, JTIDS (Joint Tactical Information Distribution System) et GPS à la fin de la décennie suivante, « Hawkeye 2000 » (parfois officieusement désigné Group III) avec radar AN/APS-145 amélioré, nouveau centre de commandement (CIC), système CEC (Cooperative Engagement Capability avec antenne radar dans un carénage placé sous le fuselage), dispositif de refroidissement des équipements embarqués plus performants, système de communication par satellites (Satcom) et hélice à huit pales « NAP 2000 ». À l'heure actuelle, une nouvelle version de l'appareil —

l'E-2C, dont le prototype effectua son vol inaugural en janvier 1971. Cette fois, l'avionique avait été entièrement modernisée, avec un radar de recherche ajouté dans le nez, un système de navigation inertiel et des moteurs plus performants. Le premier E-2C de série vola le 23 septembre 1972 et cette version entra en service au sein de la VAW-123 en novembre de l'année suivante. À la fin des années quatre-vingt, 14 squadrons de la Navy étaient équipés de ce modèle, tandis que quatre pays en avaient acheté quelques exemplaires, la production totale s'élevant à environ 150 machines dont quatre d'entraînement baptisées TE-2C.

À l'heure actuelle, une nouvelle version de l'appareil —

GRUMMAN E-2 HAWKEYE

Un E-2A transformé vola pour la première fois en février 1969 et un programme de « retrofit » fut lancé afin de modifier 49 autres E-2A en E-2B, cette version équipant en totalité les squadrons de détection aéroportée (VAW) de l'US Navy à partir de 1974.

La nouvelle version à part entière fut l'E-2C, dont le prototype effectua son vol inaugural en janvier 1971. Cette fois, l'avionique avait été entièrement modernisée, avec un radar de recherche ajouté dans le nez, un système de navigation inertiel et des moteurs plus performants. Le premier E-2C de série vola le 23 septembre 1972 et cette version entra en service au sein de la VAW-123 en novembre de l'année suivante. À la fin des années quatre-vingt, 14 squadrons de la Navy étaient équipés de ce modèle, tandis que quatre pays en avaient acheté quelques exemplaires, la production totale s'élevant à environ 150 machines dont quatre d'entraînement baptisées TE-2C.

Par la suite, la flotte des Hawkeye connut plusieurs programmes de remise à niveau qui concernent à la fois les équipements embarqués et la motorisation : « Group I » avec radar AN/APS 139 à processeur à haute vitesse à la place de l'APS 125 et turbines T56-A-427 à partir de 1989, « Group II » avec radar AN/APS-145, JTIDS (Joint Tactical Information Distribution System) et GPS à la fin de la décennie suivante, « Hawkeye 2000 » (parfois officieusement désigné Group III) avec radar AN/APS-145 amélioré, nouveau centre de commandement (CIC), système CEC (Cooperative Engagement Capability avec antenne radar dans un carénage placé sous le fuselage), dispositif de refroidissement des équipements embarqués plus performants, système de communication par satellites (Satcom) et hélice à huit pales « NAP 2000 ». À l'heure actuelle, une nouvelle version de l'appareil —

l'E-2D ou « Advanced Hawkeye » — est en cours d'évaluation, qui intègre une avionique entièrement modernisée, un radar APY-9, des moteurs plus puissants un « glass cockpit » (instruments digitaux et plus analogiques) et une capacité de ravitaillement en vol. Le premier vol d'un E-2D a eu lieu en août 2007 et cette version devrait être déclarée opérationnelle en 2011.

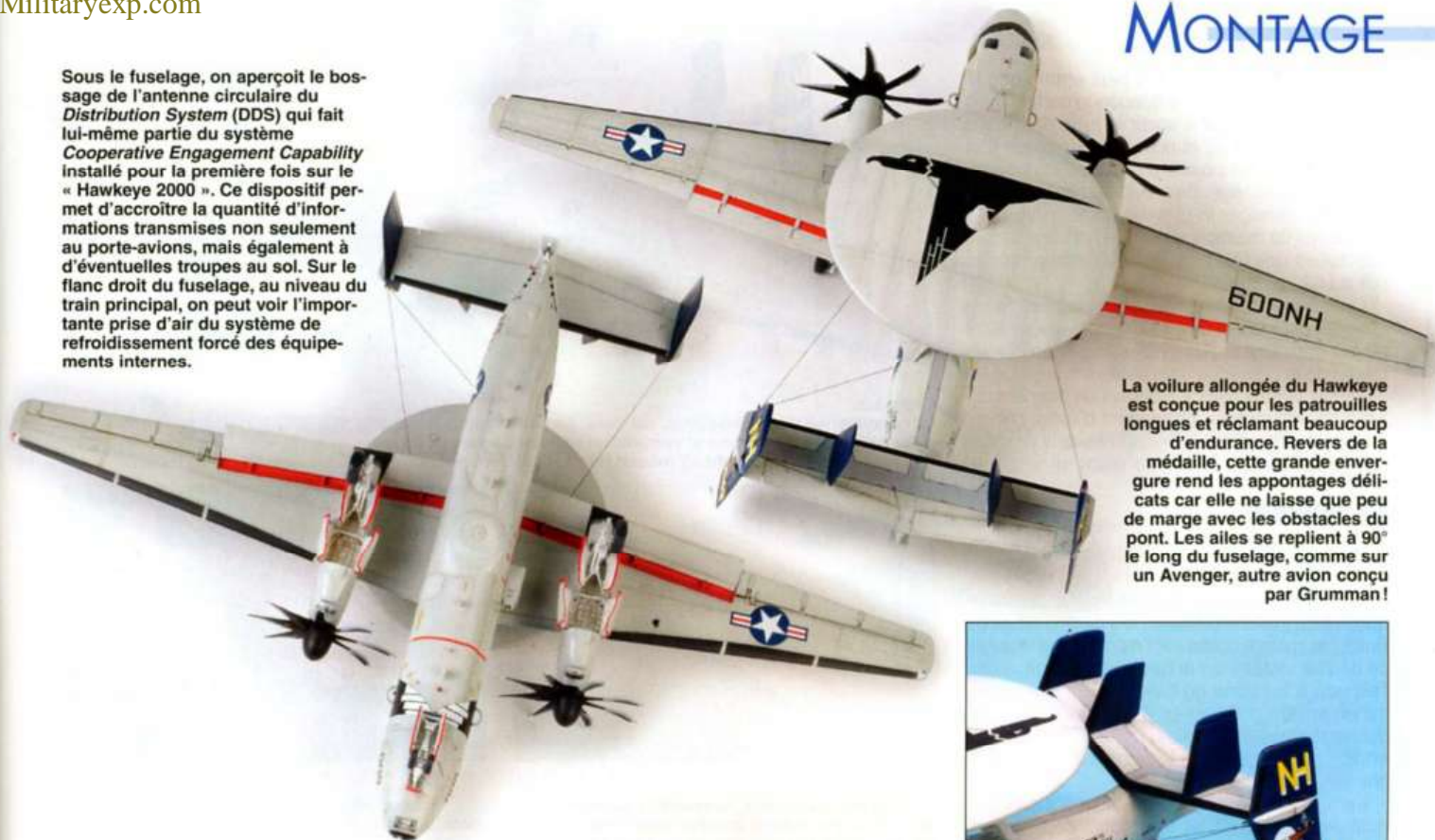
Emportant un équipage de cinq hommes, le Hawkeye est capable d'effectuer les missions les plus variées, à commencer par la surveillance aérienne, doublant ainsi les moyens propres de son porte-avions d'attaché. Orbitant généralement à une altitude de 30 000 pieds (9 150 m), il est capable de détecter tout appareil ou navire hostile dans un rayon de 480 km et même des missiles de croisière jusqu'à 260 km de distance, les informations recueillies étant transmises en temps réel aux centres de commandements navals ou terrestres grâce à des moyens cryptés. L'E-2C peut également servir de poste de commandement aéroporté et de plate-forme de contrôle des chasseurs embarqués, leur fournissant les informations nécessaires (altitude, cap, vitesse, nature) sur d'éventuels cibles. Le système de transmission étant à double sens, le Hawkeye peut lui aussi recevoir des informations d'autres avions de combat, notamment lorsque ceux-ci se trouvent hors de portée de son radar. Enfin, le Hawkeye peut également être utilisé pour réguler le trafic aérien et assister tous les appareils d'un porte-avions, y compris lorsque les moyens propres de ce dernier sont hors service, dérivant alors les appareils vers d'autres navires ou terrains et les assistant pendant leur vol.

Hormis l'US Navy, les Gardes Côtes américains (USCG) utilisèrent pendant plusieurs années quelques Hawkeye prêtés par la Navy dans la lutte contre le trafic de drogue dans le golfe du Mexique ou dans les Caraïbes, tandis qu'Israël, Taiwan (E-2T), Singapour (E-2K), l'Égypte, le Mexique (machines stockées car trop chères à mettre en œuvre), le Japon et récemment la France se sont à leur tour dotés de ce « mini-AWACS » embarqué très performant.

Caractéristiques « Hawkeye 2000 »

Type		Performances
Bimoteur embarqué de surveillance et de détection aéroportée	Royce T56-A-427 développant chacun 5 100 CV	Vitesse maxi : 626 km/h
Équipage	Dimensions et masses	Vitesse de croisière maxi : 602 km/h
5 hommes (pilote, copilote, officier systèmes de détection — CIC —, officier de contrôle aérien, opérateur radar).	Envergure : 24,56 m (ailes repliées : 8,94 m)	Vitesse de croisière : 480 km/h
Motorisation	Surface alaire : 65,03 m ²	Vitesse d'approche : 191 km/h
Deux turbopropulseurs Rolls	Longueur : 17,60 m	Autonomie maxi : 2 854 km
	Hauteur : 5,58 m	Plafond pratique : 11 278 m
	Poids à vide : 18 364 kg	Distance minimale de décollage : 564 m
	Poids maxi au décollage : 24 689 kg	Distance minimale d'atterrissage : 439 m

Sous le fuselage, on aperçoit le bosage de l'antenne circulaire du *Distribution System* (DDS) qui fait lui-même partie du système *Cooperative Engagement Capability* installé pour la première fois sur le « Hawkeye 2000 ». Ce dispositif permet d'accroître la quantité d'informations transmises non seulement au porte-avions, mais également à d'éventuelles troupes au sol. Sur le flanc droit du fuselage, au niveau du train principal, on peut voir l'importante prise d'air du système de refroidissement forcé des équipements internes.



La voilure allongée du Hawkeye est conçue pour les patrouilles longues et réclamant beaucoup d'endurance. Revers de la médaille, cette grande envergure rend les appontages délicats car elle ne laisse que peu de marge avec les obstacles du pont. Les ailes se replient à 90° le long du fuselage, comme sur un Avenger, autre avion conçu par Grumman !



Ci-contre.

Les hélices octopales NAP 2000 sont l'un des éléments les plus spectaculaires de ce kit. Dans la réalité, elles sont fabriquées en matériaux composites et permettent de réduire les vibrations et le bruit. On ne peut que remercier Hasegawa de fournir tous les bords d'attaque en décals, comme les extrémités blanches (32 en tout !). Parce que s'il avait fallu les peindre à la main... Sur les nacelles, on aperçoit les témoins de sortie du train de couleur rouge.



Ci-contre.

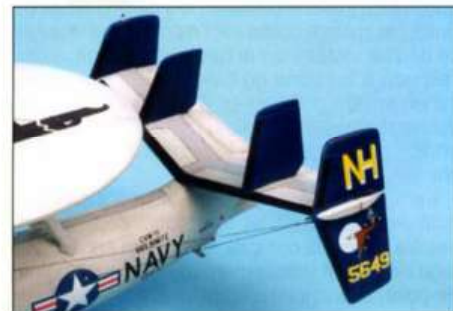
La forme particulière de l'empennage du Hawkeye, avec les dérives inclinées de 11° vers l'intérieur, est imposée par la présence du radôme qui engendre une traînée importante et risquerait de « masquer » une dérive classique. De plus, cette conception permet de réduire la hauteur générale de l'appareil et de faciliter son stockage dans les ponts des porte-avions. Les petits ergots, sur les dérives extérieures, servent au verrouillage des ailes lorsqu'elles sont repliées.

Ci-dessous.

Les antennes filaires sont simulées avec du fil élastique, en respectant bien leur cheminement particulier. En patrouille, les volets sont braqués de 10° afin de donner une assiette positive de 3° à l'avion, attitude optimale pour le fonctionnement du radar embarqué.

Ci-dessous.

Cet appareil est celui attribué au CAG (commandant du groupe aérien embarqué) du *Nimitz* et est pour cela spécialement décoré, avec notamment l'insigne des « Wallbangers », un aigle pêcheur stylisé, peint de chaque côté du fuselage. Cette décoration spéciale s'étend aux dérives, peintes en bleu, couleur de fond de l'insigne de la VAW-117, le BuNo et le code du porte-avions étant peints en jaune. Afin de faciliter l'entreposage des Hawkeye dans les hangars des porte-avions, le radôme peut s'abaisser grâce à ses pylônes montés sur vérins hydrauliques.



opté pour un travail minimal, consistant à ajouter des brèlages sur les sièges (photodécoupe de récupération) et à utiliser les décals fournis pour les différents instruments. Étant donné ce que l'on peut encore en voir lorsque tout est fermé, croyez-moi, c'est largement suffisant ! L'intérieur du poste est gris moyen (FS 36231), les coussins des sièges vert olive, les appuie-tête marron et le brèlage beige. Un léger brossage à sec, suivi du traditionnel jus de peinture à l'huile foncé suffira largement à donner le minimum de vie à l'endroit.

Le fuselage

Avant de coller les deux moitiés du fuselage et donc d'emprisonner l'ensemble habitacle/train avant, il faudra dans un premier temps percer tous les orifices indiqués par la notice et surtout ne pas oublier de lester copieusement l'avant en tenant compte notamment du poids conséquent de l'empennage et du radôme. Je n'ai pas utilisé les pièces en plastique représentant les trois hublots situés dans la partie droite du fuselage, le diamètre de ceux-ci laissant la possibilité de les remplacer par du Kristal Klear.

La maquette, on l'a vu, étant découpée de façon à pouvoir reproduire plusieurs variantes, une section spécifique doit être ajoutée sous le fuselage lorsque celui-ci est assemblé. Et c'est là que se situe le seul véritable défaut de cette maquette, la pièce constituant cette partie du

« ventre » étant légèrement plus étroite que le reste du fuselage. Pas de beaucoup certes, mais de quoi vous obliger à sortir le tube de mastic après avoir serré au maximum le fuselage afin de réduire le plus possible l'espace et donc de limiter le rebouchage. Bien évidemment, pour éviter d'endommager la gravure à cet endroit, les opérations de masticage puis de ponçage seront effectuées une fois la zone adjacente protégée par du ruban adhésif Tamiya.

On achève la réalisation du fuselage en fixant le boîtier dans la pointe avant, cette dernière étant en fait constituée d'une pièce transparente en raison de la présence d'un petit vitrage placé en dessous, cette « astuce » depuis un moment utilisée par Hasegawa, permettant d'éviter d'avoir à rapporter une pièce transparente, seul un masquage de la zone concernée étant nécessaire.

La voilure

L'aile est très classiquement composée de trois éléments, un extrados monobloc et deux intrados. Son montage sur le fuselage ne présente quasiment aucune difficulté, les deux moitiés de l'intrados n'étant collés sur l'extrados qu'une fois ce dernier installé sur le haut du fuselage : ainsi, l'espace à la racine de l'aile est réduit au strict minimum. On poursuit en montant les nacelles des moteurs sur les ailes, le découpage à cet endroit permettant, une fois encore, de s'affranchir de tout mastic.

L'empennage arrière, impressionnant avec ses quatre dérives, peut, lui, être réalisé séparément, peindre et décalers compris, sa fixation sur le fuselage se faisant uniquement par quelques points de colle, aucun joint n'étant visible.

Camouflage et marques

La peinture de cette maquette va être réalisée par sous-ensembles, en l'occurrence le fuselage avec l'aile et les moteurs d'une part, les volets, l'empennage, le radôme et son pylône d'autre part. Ne pouvant pas, tel quel, réaliser un avion français, notre choix s'est porté sur la décoration la plus spectaculaire du kit, celle qui fait l'objet du « box art » de ce kit, et qui concerne un Hawkeye de la VAW-117 « Wallbangers » embarqué sur le *Nimitz* en 2008. Les photos de cet avion, visibles sur le Net, montrent qu'il est non seulement très propre, mais encore que l'aspect exté-

Ci-dessous.

Cet appareil appartient au *Carrier Airborne Early Warning Squadron One Hundred Seventeen* (VAW-117) « Wallbangers ». Cette unité, créée en juillet 1974 et normalement basée à Point Mugu, en Californie, est actuellement embarquée sur le *Nimitz*. En 2007, les « Wallbangers » ont participé aux opérations « Enduring Freedom » et « Iraqi Freedom », en Afghanistan et en Irak.



Ci-dessus.

La grosse prise d'air dynamique, sur l'aile, sert au refroidissement du radar placé dans le radôme et contient un radiateur à vapeur de fréon. Ainsi le radar peut être refroidi même lorsque l'avion est au sol.



Ci-dessus.

Les volets peuvent être représentés ouverts, ce qui donne une note de couleur supplémentaire car leur partie interne, comme leur logement, est de couleur rouge.

rieur est particulièrement brillant. On commence par « pré-ombrer » les principales lignes de structure avec une peinture gris foncé, puis on applique la teinte générale du fuselage, du « gris mouette clair » (FS 16440) en imitant la patine au maximum (ce n'est pas un Tomcat au retour d'une croisière...), quelques panneaux étant seulement repris avec la nuance de base légèrement éclaircie.

Après séchage débute une longue séance de masquage pour réaliser, entre autres, le bleu des dérives, le panneau antireflet devant le pare-brise, et surtout les dégivrateurs des bords d'attaque, non seulement de l'aile mais de l'empennage (dérives et stabilis). Les volets devant être laissés ouverts, leur logement ainsi que leur partie interne sera également peinte en rouge... encore quelques décimètres de ruban de masquage en perspective !

Malgré une certaine appréhension, les décalers se posent sans difficulté, même les motifs les plus grands (aigle du radôme ou des flancs, zones de marche sur l'extrados) à condition que la maquette ait été vernie en brillant au préalable.



Ci-dessus.

Toutes les zones de marche sont fournies en décalers, par morceaux. Les deux derniers chiffres du Modex (numéro individuel) sont répétés sur les volets.

Par sécurité, la plus grande partie du film a été détournée avant la pose avec la lame neuve d'un scalpel.

Une fois les décalers posés — comptez presque deux soirées pour un résultat correct et sans précipitation car il y en a beaucoup, et souvent très petits... —, on infiltre un léger jus de peinture à l'huile dans la fine gravure afin de la faire ressortir, puis on vaporise sur tous les sous-ensembles un voile de vernis « satiné tendance brillant ».

Au final, on ne peut que féliciter et remercier Hasegawa de s'être intéressé — enfin ! — au Hawkeye au 1/72. Son modèle, de taille respectable à cette échelle (imaginez un B-25 Mitchell avec des « plumes » encore plus grandes !), se monte sans difficulté hormis le petit défaut signaler et est très correctement détaillé d'origine. On se plaît maintenant à imaginer d'autres appareils du même genre aussi bien « revisités », comme le prédécesseur du Hawkeye, l'E-1 Tracer, ou son cousin le C-2 Greyhound. En tout cas ce kit est quasiment incontournable pour tout amateur d'avions marins qui se respecte, qu'il s'agisse de ceux de l'USN ou de notre « Royale ». □





Le Phantom II

Un cinquantenaire

ÉTUDIÉ pour l'US Navy, le F-4 Phantom II est l'illustration de l'USAF des années 1960-1970. La fin, au tournant des années 1980-1990, de sa carrière américaine ne clôt pour autant pas sa vie opérationnelle qui se poursuit en Europe, en Asie et en Afrique, cinquante ans après l'envol de son prototype.

Vincent GRÉCIET
Profils couleur de Bruno PAUTIGNY

Évincée d'un précédent marché par Chance Vought, producteur du F-8 Crusader, soucieuse d'emporter un appel d'offres émis en 1953, la McDonnell Aircraft Corporation consulte tous les officiels de l'US Navy susceptibles d'avoir un mot à dire dans le choix d'un nouveau chasseur : deux prototypes du monoplacement AH-1 (un avion d'atta-

que au vu de sa désignation) sont commandés à la fin 1954.

Phantom II pour l'US Navy

Mais à la mi 1955 McAir doit travailler d'arrache-pied pour satisfaire la Marine qui veut désormais un biplace tout temps capable de protéger avec des missiles guidés par radar ses porte-avions. Le 27 mai 1958 vole le YF4H-1 ; plus grand que ses contemporains, propulsé par deux réacteurs General Electric J79 plus puissants que les Wright J65 prévus. L'avion, armé de quatre missiles N-6 (plus tard AIM-7) Sparrow, logés sous le fuselage, et N-7 (AIM-9) se caractérise par le dièdre négatif de l'empennage

et le dièdre positif des ailes externes, une disposition nécessaire pour préserver la stabilité de l'avion à cause de la faible hauteur de sa dérive. Le 6 décembre 1959, un YF4H-1 grimpe à l'altitude record de 30 040 m et le 17 du même mois, une commande du Bureau of Aeronautics cou-

Ci-dessus.

Le 31 mai 1988, un RF-4C du 123rd TRW participe à l'exercice « Amalgam Warrior 88 ».

(Defense Imagery)

Ci-dessous.

Le F-4B BuNo 150479 du squadron VF-151 « Vigilantes » intercepte un quadrimoteur de patrouille russe Tu 95 « Bear » au début des années 1970. Le Phantom II est armé de missiles AIM-9D Sidewinder et d'AIM-7 Sparrow.

(Defense Imagery)



RF-4B du VMFP-3 (squadron de reconnaissance photographique n° 3 de l'USMC) au cours d'une mission d'entraînement. (Defense Imagery)



Ci-contre.
Le 1^{er} mars 1985, au cours de l'exercice « Team Spirit 1985 », un F-4D Phantom II du 924th TFW rejoint, parachute de freinage encore déployé, son alvéole sur la base de Kunsan. (Defense Imagery)

ronne la victoire de McAir sur Chance Vought.

Baptisés Phantom II en 1959, désignés **F-4A** en 1962 quand la nomenclature des avions américains est modifiée, les quarante-cinq autres F4H-1F sont des machines de développement et d'entraînement. À partir du dix-huitième exemplaire, la canopée prend une forme bombée pour améliorer le champ de vision, tandis que l'installation d'un radar Westinghouse APQ-72 nécessite d'élargir la pointe avant pour abriter une parabole de 81 cm de diamètre. S'ajoutent encore un détecteur infrarouge et une perche de ravitaillement escamotable; certains appareils sont transformés en F-4B.

Construit à 649 exemplaires, le F4H-2 ou **F-4B** est mis en œuvre par l'US Navy en 1961 (le VF-74 est le premier squadron opérationnel en octobre) et l'US Marine Corps en 1962 (un premier F4H est livré au VMF(AW)-314 le 29 juin). Gréé, à la place des précédents J79-GE-2 de 4 700 kgp, de réacteurs J79-GE-8 de 4 950 kgp à sec (7 718 kgp avec réchauffe) pour lesquels sont les entrées d'air redessinées, le F-4B devient de 1962 à 1967 le chasseur standard des deux armes.

En dérivent quarante-six **RF-4B** au nez allongé de 1,43 m pour abriter des radars et des appareils de prise de vue. L'US Navy disposant déjà de F8U-1P et de RA-5C Vigilante, ces avions sont livrés à l'USMC à partir de 1965. C'est l'USAF qui, la première, a demandé en janvier 1962 une version de reconnaissance du Phantom II.

Ci-contre.
Au cours de l'exercice « Opportune Journey », armé de bombes guidées par laser Mk 82 de 227 kg, un F-4E du 3rd TFW se prépare à décoller le 21 août 1982 au milieu du dense nuage de fumée produit par ses réacteurs General Electric J79. L'objectif du TISEO est implanté à la base de l'aile gauche. (Defense Imagery)





Ci-contre.
Survolé par un hélicoptère SH-3 Seaking du squadron HC-2, le F-4J « AJ-102 » du VF-74 va être catapulté sur le pont du CVA-66 USS America. (Defense Imagery)

F-110 puis F-4 Phantom II pour l'USAF

L'annonce de l'achat de Phantom II par l'US Air Force est une nouvelle sans précédent : en effet, l'armée de l'Air américaine n'avait jamais acheté d'appareil conçu pour la Marine (la crocette d'appointage est conservée). Vingt-neuf F-4B lui sont prêtés avant que ne vole, le 27 mai 1963, le prototype du F-110A « Spectre » rebaptisé **F-4C** et construit à 583 unités livrées de juillet 1963 à mai 1967. Quoique limitées, des modifications ont été nécessaires. Pour réduire la pression au sol, l'épaisseur des pneus est ainsi passée de 19,6 cm à 29,2 cm, des réacteurs J-79-GE-15 de même puissance équipés de démarreurs à cartouche remplacent les GE-8, l'avionique diffère avec un radar APQ-100, des écrans et instruments de vol dans les deux cockpits et une centrale de navigation inertielle Litton ASN-48 sont installés et le câblage pour le tir de missiles air-sol est prévu.

La procédure de ravitaillement en vol de la Marine n'étant pas la même au sein de l'Air Force, un réceptacle est installé dans la partie supérieure du fuselage, qui remplace la perche extensible du F-4B. Le prototype du F-4 de reconnaissance (YRF-4C) vole le 8 août 1963 : de juin 1964 à janvier 1974 sortent 505 **RF-4C** dont la pointe abrite d'avant en arrière un radar à balayage frontal APQ-99, des appareils de prise de vue oblique et verticale à haute et basse altitude, et un SLAR, radar à balayage latéral APQ-102. En outre, un détecteur infrarouge AAS-18A ainsi que des éjecteurs de fusées éclairantes sont placés sous le poste d'équipage arrière et à l'arrière du fuselage.



Ci-contre.

Un F-4E, au dessus, et, plus bas, un F-4G du 3rd TFW basé à Clark Field volent de conserve. Le réceptacle de la perche de ravitaillement en vol du F-4E est ouvert, les deux avions emportent des pods de CMEE AN/ALQ-119. (Defense Imagery)

en alerte nucléaire. Construit à 825 exemplaires de mars 1966 à février 1968, le F-4D est engagé en 1967 en Asie dans un conflit dont les enseignements vont influencer les développements suivants.

Du E au S : la maturité

Produit à 1339 exemplaires, le **F-4E** est la principale version du Phantom II. Le YF-4E vole le 7 août en 1965 avec un nez allongé pour abriter le radar APQ-120 et le très attendu canon M61-A1 de 20 mm. La procédure de combat au Vietnam interdisant de tirer sur un objectif qui n'est pas identifié visuellement, un Northrop TISEO dont l'optique est installée à la base de l'aile gauche permet d'avoir l'image agrandie d'un avion repéré par le radar. Destiné à un second pilote,



L'évolution vers une machine propre à l'USAF se poursuit avec le **F-4D** dont le prototype décolle le 9 décembre 1965. Semblable au C, il est mieux adapté aux missions air-sol avec un radar de conduite de tir APQ-109, très moderne pour l'époque, un viseur avec calculateur AN/ASG-22 et un calculateur de bombardement ASQ-91 compatible avec les munitions guidées (le désignateur d'objectif est accroché à un pylône). L'avion peut emporter une nacelle SUU-16/A (SUU-23/A à la fin des années 1960) abritant un canon de 20 mm. Il est également armé de missiles AIM-4D Falcon moins efficaces que les AIM-9. Le premier de série est livré le 10 mars 1966 en Géorgie, et dix jours plus tard, versé au 36th TFW en Allemagne, il est placé

le poste arrière du Phantom II est, après 1969, celui d'un opérateur de système d'armes. Un septième réservoir de carburant est installé dans le fuselage et des réacteurs J79-GE-17 de 8 127 kgp avec réchauffe sont montés.

Pour préserver les qualités de vol en charge maximale, l'empennage est percé de fentes sur toute la longueur du bord d'attaque. Le premier exemplaire de série (s/n 66-0284) vole le 30 juin 1967 et les livraisons à l'USAF s'achèvent le 10 décembre 1976. Comme tous les avions de la série livrés depuis le 11 février 1972, le dernier F-4E est doté des becs de bord d'attaque (rétroactivement montés sur les avions précédents) sur l'aile. Ils permettent de boucler en quatorze secondes et à Mach 0,9 un virage à 180° au rayon diminué de 370 m.

Dans les années 1970, le F-4E est le chasseur de référence. D'abord désigné EF-4E Wild Weasel V, le **F-4G**, dont le premier exemplaire vole en décembre 1975, est dépourvu du canon mais doté d'un système de guerre électronique APR-38 qui permet de détecter les conduites radar des missiles air-sol et de les supprimer avec des missiles AGM-65 Maverick à guidage optronique et AGM-88A HARM autoguidés sur les sources d'ondes électromagnétiques. 116 F-4E sont transformés jusqu'en 1981.

Cette version ne doit pas être confondue avec les douze F-4G équipés en 1963 d'un calculateur

Ci-contre.

Le 1^{er} mars 1985, le F-4N Phantom II codé « NF-206 » va être lancé du pont du CV-41 USS Midway. L'avion est armé de missiles AIM-9 Sidewinder. (Defense Imagery)

Ci-contre.
Un RF-4C est surveillé sur la base
de Tan Son Nhut le 24 mai 1967.
(Museum of the USAF)

AN/ASW-21, utilisés au Vietnam par le VF-213 et mis au standard F-4B. Contemporain du prototype YF-4E, le YF-4J prend l'air le 4 juin 1965. Succédant au F-4B, il reprend les roues et fentes d'empannage du F-4E, est doté de JE-79-GE-10, emporte sept réservoirs et, outre des appareils de contre-mesures électroniques dans la dérive, possède un radar APG-59, une conduite de tir AWG-10 et un système de bombardement AJB-7. Une partie des composants électroniques migre dans le carénage dorsal; comme le F-4D, il peut larguer des charges nucléaires, et à la fin de la guerre du Vietnam, le pilote est équipé d'un viseur de casque VTAS qui lui permet de guider les missiles Sparrow en pointant le regard sur l'objectif. Le VF-101 en est équipé en décembre 1966, 522 F-4J sont livrés jusqu'au 7 janvier 1972. Mis au même standard, 228 F-4B devenus F-4N sont livrés en 1971-1972 après rénovation de la cellule et du sys-



Ci-contre.
Un flight de F-4C est ravitaillé par un KC-135 au
cours de la guerre du Vietnam. Les Phantom II
emportent des bidons supplémentaires de 1 400
litres, six bombes de 340 kg (trois sous chaque
TER, point d'accrochage triple) et quatre missiles
AIM-7 Sparrow. (Museum of the USAF)



tème électrique. Les F-4S sont en fait 302 F-4J modernisés et équipés de bacs de bord d'attaque à partir de la fin 1977. McDonnell a livré en 1976 le dernier Phantom II destiné à l'USN; la Navy et l'USMC réceptionnent 1 264 F-4, l'USAF 2 640.

MiG Killers

Quand éclate, le 2 août 1964, l'incident du Golfe du Tonkin, treize des squadrons déployables au Vietnam par l'US Navy sont équipés de Phantom II. La première unité de l'USAF en Asie du Sud-Est est le 555th TFS qui arrive à Okinawa à la fin 1964 et effectue des rotations en Thaïlande. Installé à Da Nang le 10 avril 1965, le VMFA-531 est l'échelon précurseur d'une force avant tout destinée (98 % des sorties) à l'appui aérien (Close Air Support ou CAS) des Marines au Sud Vietnam. Opérant depuis le Golfe du Tonkin, les appareils de l'US Navy engagés dans des raids stratégiques contre le Nord ont remporté une première victoire aérienne quelques jours plus tôt: un AIM-7 a raison d'un des MiG-17 chinois qui accrochent, le 9 avril, des F-4B du VF-96.

Cinq semaines après, deux MiG-17 vietnamiens qui tentent d'interférer avec un raid d'A-4 sont victimes d'un tir de barrage de Sparrow. Les leçons — et les illusions — de la guerre de Corée sont alors de peu d'utilité. Le petit nombre d'avions ennemis (une cinquantaine de MiG-17 et vingt-quatre MiG-21 à la fin de 1968), leur tactique (des

attaques ponctuelles guidées par radar suivies d'un dégagement), ainsi que les capacités limitées des missiles ne permettent pas un rapport victoires/perces élevé.

La 19^e et dernière victoire des Phantom II est attribuée le 12 janvier 1973 aux Lieutenants Kovalski (pilote) et Wise (opérateur) du VF-161 (porte-avions USS *Midway*). Le conflit produit peu d'as: seule de l'US Navy, la paire formée par les Lieutenants Cunningham et Driscoll, du VF-96, est créditée de cinq succès, le dernier étant obtenu le 10 mai 1972. Le 28 août de la même année, le Captain Ritchie du 555th TFS remporte sa cinquième victoire; il a volé avec deux équipiers, les Captains DeBellevue et Feinstein, le premier ayant

participé aux succès de cinq autres pilotes. L'instrument des victoires varie en fonction des modèles de F-4. Les pilotes de F-4C disent ainsi détruire vingt-deux ennemis avec des AIM-9 et quatorze avec des AIM-7, ceux des F-4D, cinq avec les AIM-9, vingt-six avec les AIM-7, cinq avec les AIM-4 et six avec les SUU-16A (un pod pourtant conçu pour le tir sol-air...), ceux des F-4E, cinq au canon et quinze avec des missiles, ceux des F-4B et J, vingt et un MiG-17 et neuf MiG-21 avec des AIM-9 et six MiG avec des AIM-7. Le seul équipage victorieux à bord d'un F-4 de l'USMC est celui du Captain Cummings qui descend un MiG-21 le 11 septembre 1972 alors que le VMFA-333 est à bord du porte-avions USS *America*.

La destruction, de 1964 à 1968, de 45 % des bombardiers F-105 de l'USAF, le renforcement des défenses nord vietnamiennes et l'engagement des porte-avions au sud font qu'à partir de 1968 les Phantom II sont de plus en plus souvent utilisés comme bombardiers, tandis que 36 F-4C sont transformés en EF-4C Wild Weasel IV de suppression des défenses sol-air. Déployé à Kadena en 1971, le 67th TFS intervient contre les radars nord-vietnamiens quand l'USAF y reprend ses raids (opération « Linebacker »).

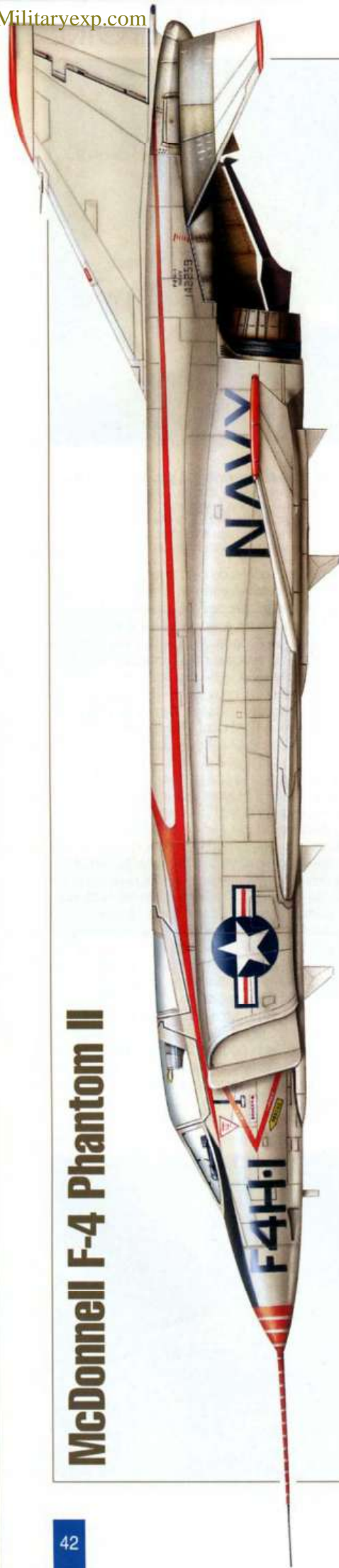
L'US Air Force perd 2 197 avions dont 445 Phantom II. Engagés au Laos, au Cambodge ou au Nord-Vietnam pour rechercher des cibles et enregistrer les résultats des raids, 83 RF-4C sont descendus (soit une perte pour 833 sorties). De leur côté, 146 Phantom II de l'US Navy et de l'USMC ne rentrent pas de mission.

(Suite en page 44)

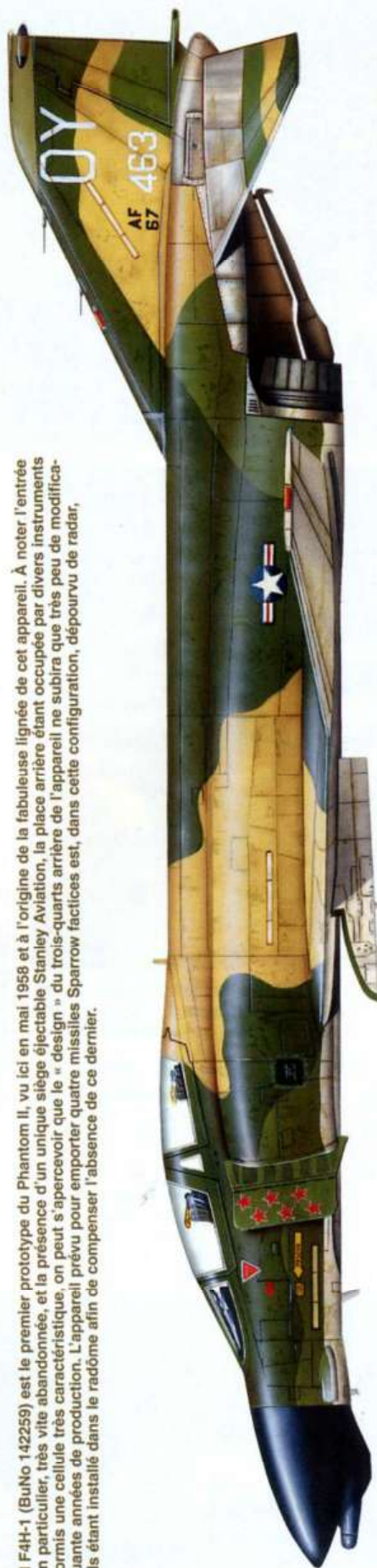


Ci-contre.
F-4J Phantom II du squadron des Marines
VMFA-235 « Death Angels », le 1^{er} janvier 1982.
(Defense Imagery)

McDonnell F-4 Phantom II



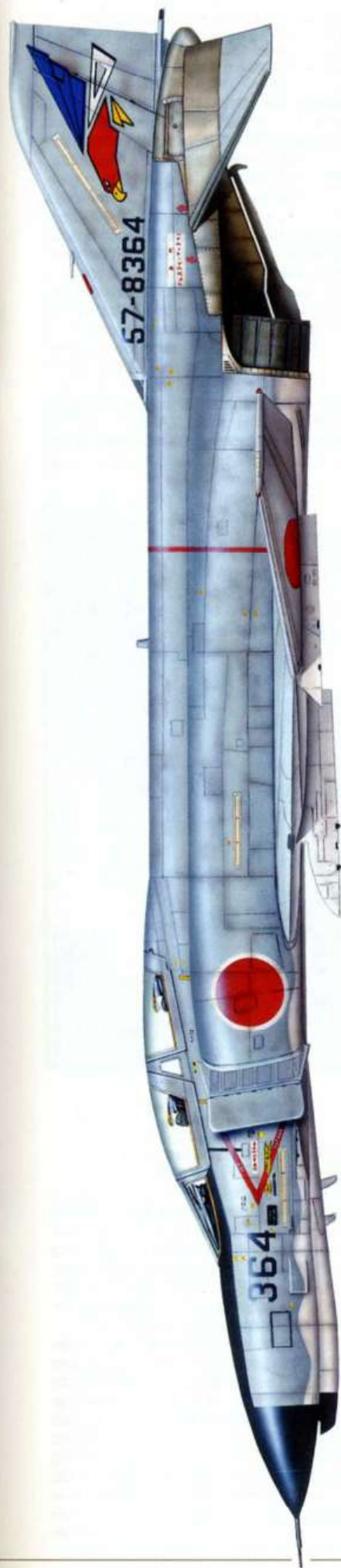
Ce McDonnell F4H-1 (BuNo 142259) est le premier prototype du Phantom II, vu ici en mai 1958 et à l'origine de la fabuleuse lignée de cet appareil. À noter l'entrée d'air au dessin particulier, très vite abandonnée, et la présence d'un unique siège éjectable Stanley Aviation, la place arrière étant occupée par divers instruments de mesure. Hormis une cellule très caractéristique, on peut s'apercevoir que le « design » du trois-quarts arrière de l'appareil ne subira que très peu de modifications en cinquante années de production. L'appareil prévu pour emporter quatre missiles Sparrow factices est, dans cette configuration, dépourvu de radar, un contrepoint étant installé dans le radôme afin de compenser l'absence de ce dernier.



McDonnell F-4D Phantom II. Cet appareil, du 555th TFS/432nd TRW, était la monture du Captain Steve Ritchie et du Captain Chuck Debellevue (Radar Intercept Officer — RIO — Officier Systèmes d'armes) qui seront les seuls as de l'USAF durant cette guerre, avec cinq victoires pour Ritchie et six pour Debellevue. L'appareil porte ici la livrée trois tons dite SEA (South East Asia, Asie du Sud-Est) constituée de vert moyen (medium green) et foncé (dark green) et beige (tan) avec dessous gris clair (light gray), si typique du conflit vietnamien. À noter les six symboles de victoires représentés par des étoiles rouges liserées de blanc peintes sur les entrées d'air.



McDonnell F-4B Phantom de la VF-111 « Sundowners », embarqué sur l'USS Coral Sea. C'est à bord de cet appareil que, le 6 mars 1972, le Lieutenant Gary Weigand « Greyhound » et le Lieutenant (junior grade) Bill « Farkle » Freckleton remportèrent une victoire sur un MiG-17. La représentation très graphique du « soleil couchant » de ce squadron constitue sans nul doute l'une des livrées les plus flamboyantes portées par les appareils de l'US Navy durant l'ère conflit vietnamien.



Mitsubishi/McDonnell Douglas F-4EJ, du 302^e Hikotai de la Nihon Koku Jietai (Force aérienne d'autodéfense japonaise). Le F-4EJ est la version nipponne du F-4E fabriquée sous licence par Mitsubishi et optimisée pour le rôle d'intercepteur. L'appareil est camouflé en deux tons, gris clair pour les surfaces supérieures, et blanc pour les surfaces inférieures. À noter la belle représentation de l'aigle porté sur la dérive : cette reproduction stylisée figure un aigle Ojiro Washi, rapace d'une espèce vivant dans les hautes montagnes près desquelles se trouvait la base de Chitose, station d'origine du 302^e Hikotai. Les Japonais appliqueront les camouflages et les décorations les plus élaborées portées par le Phantom II.



McDonnell Douglas F-4E du Tayeset 107 « Ha' Rosh Ha' Aryev » (Chevaliers de la queue orange), une unité créée en 1970 et dissoute en 1981, dont l'emblème représentait une tête de félin allée stylisée. La Force aérienne israélienne (Heyl Ha'Avir) a utilisé intensivement le Phantom II, puisque le nombre officiel d'appareils livrés par les États-Unis est de 230, un nombre sans doute inexact quand on connaît le secret dont s'entoure Israël, particulièrement en matière de questions militaires. Le camouflage trois tons (vert clair FS 34227, brun FS 34021 et sable FS 33531) adopté dès 1969 par les « Kurnass » (marteau, nom du Phantom II en Israël) est particulièrement seyant et l'un des plus beaux portés par cet avion.



YRF-4C (s/n 62-12200) Phantom II, vu ici dans sa dernière configuration, agrémenté de plans canard. Cet appareil servit de plate-forme à de très nombreux tests, ainsi que de prototype pour les futures versions RF-4, F-4E et F-4F. Parmi les essais les plus notables, on peut citer la première installation du redoutable canon Vulcan, l'installation du premier dispositif de contrôle FBW (Fly by Wire) et de nombreux essais de diverses configurations de bords d'attaque dans le cadre du programme « Agile Eagle » destiné à améliorer la manœuvrabilité de l'appareil. Après avoir porté dans un premier temps le schéma classique de camouflage trois tons de l'USAF, cet appareil arbora ensuite et définitivement cette nouvelle livrée particulièrement seyant, avec notamment l'insigne de l'Air Force Systems Command sur la dérive.



(Suite de la page 41)

De la Guerre Froide à la guerre du Golfe

La transformation de F-4B et J en N et S doit assurer la soudure avec la mise en service du F-14 Tomcat qui équipe neuf des vingt VF dès 1976. Quatre squadrons de chasse de l'US Navy perçoivent des F-4S mais les cellules accusent leur âge : en 1982, l'avion BuNo 153 835 perd une aile en apportant... Les F-4 rejoignent la Réserve de l'USN en 1984 pour un retrait progressif de la Marine s'étalant de 1983 à 1988. L'USMC perd 30 % de ses moyens à la fin de la guerre du Vietnam, 120 F-4J/S sont en ligne en 1976 : les Phantom II remplacent les F-8 ou les A-4 avant de céder la place à des F/A-18C dans les années 1980. Entre-temps, les squadrons des Marines suppléent à l'occasion ceux de la Navy qui se convertissent au F-14. En 1980, ceints de bandes rouges et noires pour ne pas être confondus avec les F-4 iraniens, les Phantom II du VMFA-323 embarquent sur l'USS *Coral Sea* lors de la tentative de libération des otages américains à Téhéran, l'opération « Eagle Claw ».

La fin de la guerre du Vietnam permet à l'USAF de se déployer en cas de conflit généralisé avec l'URSS : en Islande, le 57th FIS, actif jusqu'en juillet 1985, est ainsi la première unité de l'Air Defense Command équipée de Phantom II. De leur côté, les 4th et 49th TFW intègrent l'OTAN, en Europe. Les trois squadrons de F-4 gardent tout au long des années 1970 deux appareils en alerte nucléaire, prêts à décoller dans la minute

Ci-dessous.

Un F-4 Phantom II de l'Air Defense Command participe le 1^{er} mai 1987 à l'exercice américano-canadien « Amalgam 1987 ». (Defense Imagery)



Ci-contre.

F-4J Phantom II du squadron de chasse 92 ou VF-92 « Silver Kings ». Il est armé de missiles AIM-9 Sidewinder. Le squadron fait alors partie du CVW-9, le groupe aérien embarqué sur le porte-avions CV-64 USS *Constellation*. (Defense Imagery)

pour « vitrifier » des bases du pacte de Varsovie. Ces années sont également celles de la mise en service de l'AGM-65A Maverick, le premier missile air-sol du type « tire et oublie » et d'« Arnie », l'AN/ARN-101V, un système de mise à jour permanent de la centrale de navigation inertielle qui permet à l'avion, équipé à partir de 1983 de bombes planantes GBU-15 (portée 13 à 19 km), de tenir sa place dans l'USAF (USAF Europe) dans les années quatre-vingt.

Équipés de F-4C au fur et à mesure du passage sur F-4E des unités d'active puis de F-4D (en 1981) et E quand entrent en service les F-15 et F-16, les squadrons de réserve de la Garde Aérienne Nationale ou ANG et ceux de la Réserve de l'USAF ou AFRES mettent en œuvre des Phantom II à partir de janvier 1972 et d'octobre 1978. En janvier 1984, l'ANG et l'AFRES alignent huit squadrons de F-4C et douze de F-4D, soit 600 jets, d'appui feu (CAS), huit qui se



Ci-contre.

Le 1^{er} mai 1981, le F-4N BuNo 151 461 du VF-21 « Freelancers » et un A-7E Corsair II du VA-97 « Warhawks », l'avion du commandant de l'Air Group embarqué (CAG), vont être catapultés du porte-avions CV-43 USS *Coral Sea*. (Defense Imagery)

consacrent à la défense aérienne du territoire et six à la reconnaissance. Seuls les États-Unis peuvent alors se payer le luxe de disposer d'une réserve, mobilisable en quarante-huit heures, plus nombreuse, VVS (aviation militaire soviétique) exceptée, et aussi bien équipée que les forces aériennes des autres puissances.

C'est la Garde Nationale de l'Illinois qui, la première en 1984, voit ses F-4D équipés de réacteurs J79-GE-15E qui ne traînent plus ce panache de fumée qui, pendant deux décennies, a immanquablement signalé la présence des Phantom II. C'est d'autre part l'AFRES qui met en œuvre, à partir de 1985, le GEPOD équipé d'un canon Gatling GAU-13 de 30 mm. En 1988, l'USAF aligne 1 192 Phantom II opérationnels, mais la retraite sonne avec la fin de la Guerre Froide : les F-4C de l'ANG sont mis au rencart en 1989 et le 163rd FS abandonne ses F-4E en janvier 1992.

F-4 Phantom II de la Garde Nationale du Michigan le 17 juillet 1987. (Defense Imagery)

La fin de la Guerre Froide permet également les dernières opérations. Les RF-4C du 106th TRS (Garde Nationale de l'Alabama) et du 7440th Combat Wing sont déployés au Proche Orient après l'invasion du Koweït par l'Irak le 2 août 1990 : les F-4G des 561st TFS depuis Bahreïn et 23rd TFS, rejoints en février 1991 par des éléments du 3rd TFS, depuis la Turquie, participent à l'opération « Desert Storm » lancée le 17 janvier 1991. Un F-4G est perdu, le s/n 69-7571, touché par la DCA et tombé à court de carburant le 19 janvier. Gardant un œil sur les défenses irakiennes dans le cadre de l'opération « Southern Watch », le 561st TFS (le dernier squadron de l'USAF utilisant des Phantom II) effectue sa dernière mission sur F-4G le 9 janvier 1996.

Dans l'OTAN

L'adoption du Phantom II par la Royal Navy le 27 février 1964 et par la RAF le 2 février 1965 résulte de l'arrêt du développement du chasseur à décollage vertical HS.1154. Mais la volonté d'intégrer à l'avion américain un maximum d'équipements nationaux a également des effets pervers : si les réacteurs Rolls Royce Spey sont plus puissants (9 205 kgp avec PC), ils sont également plus volumineux et leur intégration modifie la cellule, retarde les livraisons et augmente les coûts. Initialement de cent quarante, la commande de la Royal Navy se réduit finalement à quarante-huit **F-4K** ou FG Mk1. Vingt-quatre sont récep-

ment (devenu autonome en 1988 sous le nom de 1435 Flight). Malgré la rénovation de soixante-quinze FG Mk 2 de 1987 à 1991, les réductions budgétaires et la mise en service des Tornado F.3 sonnent le glas des Phantom de 1990 à 1992.

Le premier **RF-4E** vole le 15 septembre 1971 : ce croisement d'un F-4E et d'une proue de RF-4C résulte de la volonté de la Luftwaffe de remplacer ses RF-104G Starfighter. Quatre-vingt-huit RF-4E sont livrés à partir de septembre 1970 aux unités de reconnaissance AKG 51 et 52. Voulus pour attendre le Tornado, le F-4F (175 exemplai-

res) équipe à partir de mai 1974 les escadres de chasse JG 71 et 74 et, en 1975, les escadres de chasse-bombardement JagoG 36 et 35. Avec 273 machines (dix RF-4E sont encore livrés en 77, une quinzaine de F-4F reste aux États-Unis pour la formation des pilotes), la Luftwaffe est alors le principal utilisateur étranger du Phantom II.

Trente-six F-4C vont à l'Ejército del Aire d'octobre 1971 à septembre 1972 dans le cadre de l'accord hispano-américain d'utilisation de bases espagnoles par l'USAF. Ces chasseurs bombardiers désignés localement C12 sont utilisés par l'Ala de Caza 12. En 1972, membres de l'OTAN, la Grèce et la Turquie passent commande l'une de quarante F-4E et l'autre de trente-six F-4E livrés en 1974 malgré la rivalité des deux pays exacerbée par l'invasion de Chypre par la Turquie. La *Türk Hava Kuvvetleri* reçoit encore trente-deux F-4E et huit RF-4E en 1978, l'*Elleniki Polemiki Aeroporía* vingt F-4E et huit RF-4E de 1976 à 1978 ; ils équipent en Turquie les Filo (escadrons) 111, 112, 117, 172 et 173 et en Grèce les Mira (escadrons) 337, 338 et 339.

Proche et Extrême Orient

Après le Royaume Uni, le premier grand acheteur du Phantom II est l'empire iranien qui, en octobre 1967, passe commande de deux lots de trente-deux F-4D pour épauler quatre-vingt-onze Northrop F-5A fournis par les États-Unis dans le cadre du Programme d'Assistance Militaire. Les premiers sont livrés en septembre 1968 et deux escadrons sont formés à Mehrabad et Dowshan-Tappeh. Des achats successifs font passer le nombre de Phantom II fournis à l'Iran à 225 en août 1977, dont



Ci-dessus.
RF-4C du 117th TRS le premier jour de l'opération de l'opération « Desert Storm ». (Defense Imagery)

tionnée, le solde étant versé à la RAF qui achète cent seize **F-4M/FG Mk 2**. Un squadron de première ligne de la Fleet Air Arm en est équipé, le No 892 Sqn embarqué sur le HMS *Ark Royal* en juin 1970. Comme le porte-avions anglais est plus court que les navires américains, le train avant télescopique des FG.1 augmente leur incidence au décollage.

L'utilisation du Phantom II par la RAF illustre sa polyvalence. Déployés comme chasseurs bombardiers à partir de septembre 1969 par les Nos 43, 54, 14, 17, 31 et 2 Squadrons, les FG.1, dont le nombre est augmenté en 1978 après le retrait de l'*Ark Royal* par la Royal Navy, et FG.2 assurent des missions de défense aérienne au Royaume Uni (Nos 23, 29, 43, 54, 56 et 111 Squadrons) et en Allemagne (Nos 19 et 92 Squadrons) quand entrent en service les Jaguar. Après la guerre des Malouines, le Royaume Uni obtient la livraison de quinze F-4J(UK) qui équipent le No 74 Squadron. Les Nos 23, 29 puis 74 Squadrons entretiennent sur l'archipel un détache-



Deux F-4G « Wild Weasel » du 35th TFW survolent le désert d'Arabie au cours de l'opération « Desert Shield ». Les deux avions emportent des bidons supplémentaires sous les pylônes externes et des missiles AGM-88 HARM sous les pylônes internes. (Defense Imagery)



Ci-contre.
Un F-4F de la Luftwaffe au cours d'un exercice
en Angleterre en 1997. (Defense Imagery)

177 F-4E et seize RF-4E, le Département d'État américain refusant finalement la vente de trente et un F-4G. La livraison de seize RF-4E proposés en remplacement est suspendue par l'embargo qui suit la révolution islamiste de 1979. Malgré un soutien momentané par Israël, les pièces viennent vite à manquer. Leurs rangs purgés par les islamistes, treize escadrons affrontent les forces irakiennes au cours de la Première Guerre du Golfe.

La *Heyl Ha'Avir* (armée de l'Air israélienne) reçoit ses premiers F-4E en septembre 1969 pour pallier le refus français de vendre des Mirage III après la guerre des Six Jours. Ils sont engagés au combat par le Tayeset (escadron) 201 *Ahat* (« l'unique ») le 9 octobre 1969 au cours de la « Guerre d'attrition ». Lancés contre les installations de la défense aérienne égyptienne, les F-4E Kurnass (Marteaux Pylons) affrontent des avions fournis par l'URSS : en quatre ans dix-neuf victoires sont créditées aux Phantom II qui représentent 29 % de la flotte de la *Heyl Ha'Avir* (cent cinquante avions utilisés par six escadrons) à la veille de la guerre du Kippour qui éclate le 6 octobre 1973. Si les équipages de Kurnass sont crédités de neuf des quinze succès obtenus contre les avions arabes qui attaquent ce jour-là à 14 heures, les pertes sont telles (dix-neuf Kurnass perdus les six premiers jours, et trente-deux au cours



du conflit) que trente-deux appareils provenant de l'USAF sont fournis en urgence, certains portant encore les marques du 401st TFW quand ils sont engagés au combat... Modernisés par Israël Aircraft Industries, mais supplantés par les F-15 et 16, les F-4E contribuent à la défaite des Syriens engagés au Sud Liban en 1982.

Ci-contre.
F-4K/FG Mk 1 du No 43 squadron de la RAF le
1^{er} septembre 1980. La perche de ravitaillement en
vol est déployée. (Defense Imagery)

La signature des accords tripartites de Camp David permet la livraison en 1979 à l'*Al Quwwat al Jawwiya Il Misriya* (armée de l'Air égyptienne) de trente-cinq F-4E provenant du 31st TFW de l'USAF. Après une période de flottement (seules neuf machines sont un moment disponibles), les F-4E égyptiens assurent des missions de chasse-bombardement et d'interception au sein des squadrons 76 et 88 du 222^e régiment basé au Caire Ouest.

Les F-4E japonais ou F-4EJ sont les seuls produits sous licence. Le contrat conclu pour remplacer deux cents Lockheed F-104 porte sur 104 puis 140 machines : quatre F-4E assemblés à Saint-Louis et onze livrés en pièces détachées sont fournis en juillet 1971 comme gabarits d'une production assurée jusqu'en 1981 par un consortium dirigé par Mitsubishi. Les F-4EJ diffèrent alors des F-4E par l'absence de dispositif de ravitaillement en vol (la *Nihon Koku Jieitai* est une force aérienne d'autodéfense), ils équipent les 302^e, 303^e, 303^e et 305^e Hikotai (escadrons). Quatorze RF-4EJ construits par McAir rejoignent le 501^e Teisatsu Hikotai (escadron de reconnaissance).



RF-4E grecs du 338 Mira « Aris » (Mars) sur
la base d'Aviano, en Italie. (Defense Imagery)

McDonnell Douglas RF-4E Phantom II

Type

Biréacteur biplace de reconnaissance

Motorisation

Deux turboréacteurs General Electric J79-GE-17 ;
poussée unitaire 8 120 kgp avec postcombustion ;
réserve maximale de carburant 6 705 l.

Dimensions et masses

Envergure : 11,71 m
Surface alaire : 49,24 m²
Envergure de l'empennage horizontal : 5,47 m
Longueur : 19,2 m
Hauteur : 5,03 m
Masse à vide : 14 110 kg
Masse maximale au décollage : 23 965 kg

Performances

Vitesse maximale à 12 200 m : Mach 2,25
Vitesse maximale au niveau de la mer : Mach 1,18
Vitesse ascensionnelle initiale : 18 715 m/min
Plafond pratique : 18 975 m
Distance franchissable en convoyage : 3 035 km
Rayon d'action avec deux réservoirs subalaires de
1 400 litres : 1 145 km.

Ci-contre.
Le 15 décembre 1988 sur la base de Misawa, l'équipage d'un RF-4EJ japonais quitte son appareil du 501^e Teisatsu Hikotai après une sortie au cours de l'exercice « Cope North 89-1 ». (Defense Imagery)

Passer l'an 2000 !

5 195 (ou 5201, suivant les sources) Phantom II sont construits jusqu'en 1981, et la mise en service du Tornado en Allemagne, du F-15 au Japon, et des F-15 et F-16 aux États-Unis libère à partir des années 80 des machines au potentiel encore important : la Corée reçoit ainsi dix avions du 3rd TFW de l'USAF puis trente-sept F-4E, vingt-huit F-4E de l'ANG et vingt-neuf RF-4E de la Luftwaffe sont fournis à la Grèce, l'USAF cède cent dix F-4E et la Luftwaffe quarante-six RF-4E à la Turquie qui devient ainsi l'un des plus importants utilisateurs étrangers du Phantom II.

Plusieurs programmes de rajeunissement basés sur le remplacement ou le renforcement de pièces de la cellule et du train, l'installation de nouveaux systèmes de navigation et de conduite de tir, l'intégration de nouveaux armements, etc. sont mis en œuvre par les utilisateurs des Phantom II pour prolonger leur durée de vie opérationnelle (de trois à cinq mille heures au Japon) et maintenir leurs performances à un niveau acceptable face aux nouvelles générations de chasseurs. La rénovation des appareils japonais commence dès la livrai-

Ci-dessous.

Un F-4E du 222^e régiment égyptien et un F-4E du 347th TFW volent de conserve au cours de l'exercice « Proud Phantom » mené un an après la livraison des premiers Phantom II à l'Égypte. (Defense Imagery)



Ci-contre.

Un F-4E du 222^e régiment égyptien se positionne pour être ravitaillé en carburant par un tanker KC-10 Extender. (Defense Imagery)

Ci-dessous.

F-4E de la 17^e Escadre de Chasse de l'aviation sud coréenne basé à Taegu, le 30 janvier. (Defense Imagery)



son du dernier F-4EJ en 1981, le premier des quatre-vingt-dix F-4EJ Kai (amélioré) est livré en 1984. Entre 1975 et 1983 et de 1983 à 1996, les chasseurs allemands sont l'objet des programmes « Peace Rhine » qui prévoient, entre autres, l'intégration du missile AIM-9L et KWS ou ICE (informatisation des systèmes, intégration de missiles AIM-120 AMRAAM...). Se basant sur cette expérience, DASA emporte en 1997 le marché de réno-

vation des appareils hellènes. Jugé correcte comme sous-traitant, la société israélienne IAI, qui a rajeuni de 1987 à 1994 (programme « Phantom 2000 ») les F-4E Kurnass est écartée comme maître d'œuvre parce qu'elle s'occupe des appareils de la Turquie honnie. Quant à la république iranienne, toujours soumise à embargo, elle a su développer les fabrications nécessaires à la préservation d'une soixantaine de ses F-4D/E et de 6 RF-4E.

En 2008, cinquante ans après l'envol de l'Y-F4H-1, près de huit cents Phantom II sont encore en service en Allemagne (148), en Corée du Sud (146), en Égypte (28), en Grèce (93), en Iran (70?), au Japon (118) et en Turquie (207), seules les forces aériennes grecque, turque, coréenne et iranienne étant susceptibles de les utiliser au-delà de 2010. □

Pour en savoir plus...

Le 10^e volume de la collection « Avions et Pilotes » (éditions Histoire & Collections), qui vient de paraître, est consacré à l'histoire du Phantom II au sein de l'USN et de l'USMC. Au programme une histoire du développement de l'appareil et de ses versions et surtout un passage en revue de tous les squadrons utilisateurs au moyen de plus de 200 profils couleurs.

A paraître prochainement, le Tome 2 de cette étude, avec cette fois les avions de l'USAF et de tous les utilisateurs étrangers.





MDD RF-4E PHANTOM II

C'EST en juillet 1959 que fut officiellement baptisé le F-4 Phantom II en hommage au FH-1 Phantom. L'année 2009 marque donc l'anné du cinquantenaire de cet appareil légendaire construit à 5 195 exemplaires toutes versions confondues, excusez du peu ! Mais intéressons-nous d'un peu plus près à l'une des versions de ce bel oiseau d'acier : le RF-4E, version de reconnaissance du F-4E à becs « unslotted » (dépourvus de fente) construit à 150 exemplaires.

Les 28 RF-4E utilisés par l'Elliniki Polimiki Aeroporia (aviation militaire grecque) sont tous affectés au 348 Mira Taktikis Anagnoriseos (escadron de reconnaissance tactique) du 110 Pteriga Mahis (escadre de combat) basé à Larissa. Vingt d'entre eux sont des RF-4E rachetés à l'Allemagne en 1993, les huit autres ayant été fournis neufs par les États-Unis en 1978.

Je ne reviendrai pas en détail sur l'analyse de la maquette Hasegawa des Phantom de reconnaissance et je vous reporte à ce sujet à l'article de Kevin Hennuyer paru dans le numéro 53 de *WingMasters*. Rappelons simplement que les ver-

sions RF-4B/RF-4C/RF-4E sorties récemment par Hasegawa bénéficient de détails supplémentaires (quelques lignes de rivets réalistes par endroits, partie arrière du fuselage passablement améliorée) par rapport aux boîtes précédentes du Phantom du même fabricant.

Pour ce montage, je suis parti de la boîte du RF-4B que j'avais en ma possession, à laquelle j'ai ajouté un cockpit Black Box, des entrées d'air « Seamless » (sans joint) en résine blanche de la défunte marque Cutting Edge, des puits de train et des tuyères Aires et une partie de la planche de

Texte, maquette et photos :
Dominique FRIARD

photodécoupe destinée au F-4E Phantom II d'Eduard. La planche de décals est, elle, issue du fabricant grec Icarus.

J'ai choisi de représenter un appareil passablement usé par le soleil, avec une configuration d'armement assez limitée tout en étant originale pour un Phantom de reconnaissance. Il n'est en effet pas courant de voir un RF-4E avec un missile air-air AIM-9P Sidewinder !

Je terminerai en disant que j'ai pris beaucoup de plaisir à monter et surtout à peindre et patiner cette maquette qui ira rejoindre son compère grec (voir montage du F-16C dans le *WingMasters* n° 68) dans ma vitrine. □

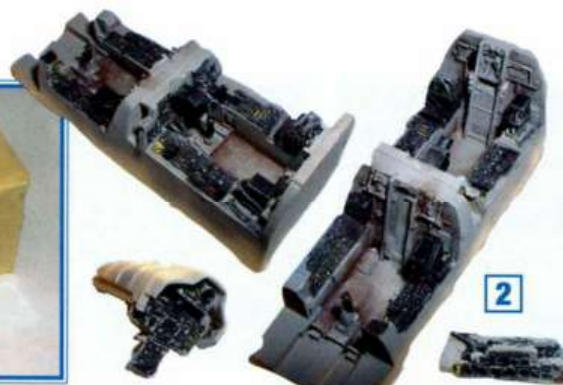


1/48

HASEGAWA



1 – L'intégration du puits de train avant et de la baignoire Black Box nécessite un gros travail d'enlèvement de matière au niveau de cette dernière (fraises montées sur une mini-perceuse). Une fois ce travail terminé, on peut même voir à travers le plancher de la baignoire ! La mise en place de cette dernière dans le fuselage ne présente pas de difficultés particulières.



2 – La mise en peinture du cockpit avec une base gris moyen, un brossage à sec en gris un peu plus clair mais pas trop tranché car l'ensemble doit rester assez homogène. Les parois latérales et les tableaux de bord reçoivent le même traitement. On s'occupe ensuite des consoles que l'on peint en noir satiné suivi d'un brossage des boutons en blanc et de la reprise de chacun d'eux avec une pointe de peinture acrylique Prince August Air blanche. Quelques touches de couleurs sont apportées en s'aidant de photos pour ne pas transformer tout cela en sapin de Noël... Les tableaux de bord sont eux aussi concernés par cette phase. Enfin, on dépose quelques pigments marron sur le plancher.



3 à 5 – L'insertion des entrées d'air Cutting Edge ne se fait pas sans quelques jurons bien de chez nous (!). La notice est assez claire mais les découpes sont nombreuses et doivent être faites avec précaution pour ne rien casser. La résine est de couleur blanche afin de faciliter les opérations de peinture et je dois dire que c'est effectivement le cas. Ces entrées d'air sont magnifiques et laissent entrevoir les aubes des réacteurs J79-GE-17 peintes en différents tons métalliques Alclad. J'ai collé tout cela à la colle cyanoacrylate en ne lésinant pas sur la quantité pour que les entrées d'air soient bien maintenues en position en vue du traitement des joints avec le fuselage.



6 – Le premier tiers de l'entrée d'air est peint en vert (Gunze H309), le reste est laissé tel quel. Les deux sondes de température ne sont pas oubliées et se placent à l'intérieur des entrées d'air sur leur face extérieure.

7 – Une vue de dessous qui montre le travail de découpe important pour permettre la mise en place des pièces en résine sans pour autant empêcher le bon positionnement des ailes. On distingue la partie avant peinte en noir mat alors que les caméras sont peintes en gris Gunze H317 puis brossées à sec de manière soutenue (tant au niveau de la couleur que de la quantité) pour donner du relief une fois le fuselage refermé.



8 à 10 – Une autre étape délicate d'ajustage concerne les puits de train. Mieux vaut être dans de bonnes dispositions pour attaquer ce travail ! Le puits de train avant est superbe de par son niveau de détails et apporte un réel plus par rapport à celui de la maquette Hasegawa. Sa mise en place est surtout conditionnée par la baignoire que nous avons vu précédemment. En revanche, si on doit faire le rapport facilité d'insertion/amélioration, le seul vrai avantage des puits de train principaux est une meilleure profondeur de ceux-ci par rapport à ceux de la maquette. Leur mise en place nécessite un gros travail d'affinage au niveau de la face interne de l'aile (intradors et extradors) et du puits de train lui-même en prenant soin de ne pas casser les fentes recevant les articulations des aérofreins. La photo 14 permet de voir la différence entre le puits de train Aires mis en place et celui d'origine de la maquette.

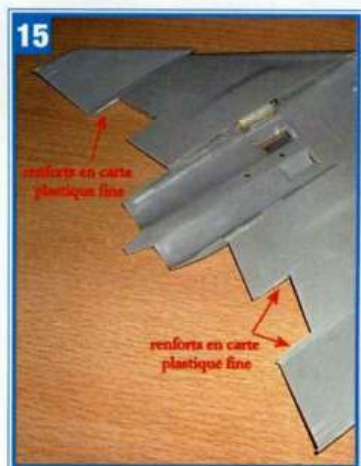
11 – Les RF-4E Grecs ont des ailes de F-4E « unslotted ». Il faut donc supprimer les bossages sur le dessus des ailes et rattraper les quelques retassures de la maquette à cet endroit.



12 et 13 – Pour donner davantage de réalisme et de vie à ce Phantom, j'ai décidé de baisser les volets externes, ce qui est parfois constaté sur les photos disponibles (découpe au cutter avec lame neuve et scie Tiger pour les côtés).



14 à 16 – Quelques vues finales des puits de train collés et de l'aile prête pour la mise en croix de la maquette. Le support d'une jambe de train n'a pas résisté aux opérations de ponçage des puits de train et a dû être refait en tube plastique. De petits triangles de carte plastique très fine sont découpés et collés à la colle Tamiya extra-fluide (photo 15).





17 et 18 – Assemblage à blanc en vue de la mise en croix. Les trappes de l'éjecteur de cartouches éclairantes sont collées en position fermée. Le fuselage est collé à la colle Tamiya extra-fluide.

19 et 20 – Application de mastic à deux composants avec beaucoup de générosité. Cela peut faire peur mais celui-ci se ponce très bien et ne se rétracte absolument pas (merci Alain). Le joint de collage entre l'aile et le fuselage a été comblé avec du mastic Tamiya lissé au coton-tige imbibé d'acétone. Cela permet d'obtenir aisément un joint parfait dans un endroit pas évident pour le ponçage.



21 et 22 – Après le ponçage, j'ai regravé les lignes effacées par le mastic avec une pointe sèche et les ronds ont été regravés en se servant de gabarits en photodécoupe comme guide. Quelques rivets ont également été reperçés au foret de 0,3 mm. À noter que la regravure sur les parties en résine des entrées d'air Cutting Edge se fait sans problème, celle-ci étant bien dure. Détail intéressant également : il faut reboucher toutes les gravures des bandes électroluminescentes car dans une mission de reconnaissance, mieux vaut ne pas être repéré et ces bandes n'existent donc pas sur les Phantom de reco.

23 – J'ai refait le feu de navigation avec un morceau de règle translucide rouge. Le Pitot de la maquette est supprimé pour être refait en tube de seringue.



24 et 25 – Le dessous de la bête avec la partie avant transparente pour laisser entrevoir les appareils photos une fois le tout peint.



26 – La casquette Black Box est collée et son pourtour colmaté avec du mastic Tamiya lissé à l'acétone. Les parois horizontales du cockpit sont refaites en carte plastique fine (0,25 mm d'épaisseur). Un peu de Mr Surfacer 1200 permet de peaufiner l'ensemble.



27 et 28 – Le pare-brise est teinté en bleu translucide sur sa partie médiane et collé à la Tamiya extra-fluide. Ensuite il est masqué avant d'être mastiqué à sa base puis lissé délicatement au coton-tige imbibé d'acétone. L'arceau en photodécoupe Eduard est collé à la colle blanche Tamiya, plus solide que la colle à bois classique à mon sens.





29 à 32 – Le bidon fourni par Hasegawa est très correct mais ses cordons de soudure un peu trop fins seront surtout effacés par le ponçage nécessaire à son assemblage. Il faut également créer les bouchons de remplissage. Ayant d'autres Phantom à réaliser et comme chacun d'eux se verra équipé d'une paire de bidon de 370 gallons, j'ai décidé de figurer l'un d'eux pour le dupliquer en résine. Les cordons de soudure sont refaits en fil étiré collé à la colle Tamiya extra-fluide et légèrement poncés pour uniformiser le tout. Le pylône est regravé. Le bouchon de remplissage est figuré et ses têtes de vis en relief sont faites avec des bouts de fil électrique. La carte plastique fine (photo 31) est donc mise en place de manière provisoire pour pouvoir démouler la pièce (merci Alain encore une fois !). La photo 32 montre le résultat final après peinture. Le résultat est assez intéressant bien que je ne sois finalement pas arrivé à mouler correctement les têtes de vis en relief (il faudrait que je puisse me fabriquer une pompe à vide...).

33 et 34 – Sur les RF-4E ex-allemands, le schéma de camouflage est de type « wrap around » (intégral) et se compose de trois couleurs (vert RAL 6003, vert FS 34079 et gris foncé RAL 7021). En examinant les photos de RF-4E actuels, on s'aperçoit que ceux-ci ont été repeints intégralement avec un schéma de camouflage et des couleurs légèrement différentes. On peut également constater que tous les avions n'ont pas reçu le même schéma ! Je me suis donc documenté et j'ai choisi de représenter le RF-4E n°7507. Cela me permettra de me concentrer sur un type de camouflage et la patine associée. On commence donc par appliquer le vert le plus clair avec la couleur Gunze H303 en ne cherchant surtout pas à couvrir de manière uniforme l'ensemble de l'avion. Cela constitue en quelque sorte la première phase de patine alors que l'on est qu'à la peinture ! La deuxième couleur appliquée est le classique vert Gunze H309.



35 et 36 – La troisième et dernière couleur est un mélange de Gunze H301 (60 %) et de noir H2 (40 %). Là encore, on ne cherche pas à couvrir systématiquement mais plutôt à jouer sur la densité de peinture que l'on vaporise aux différents endroits.



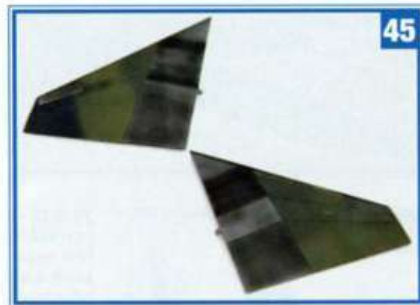
37 à 42 – Nous entamons maintenant la partie la plus spectaculaire de ce montage avec la patine. Comme on peut le remarquer sur les photos disponibles sur le Net, cet avion est particulièrement patiné, ses couleurs ont été passées par le soleil sur certaines zones alors que d'autres sont retouchées avec des couleurs différentes au gré de ce possèdent les mécaniciens. On commence donc par faire un classique post-ombrage fait d'éclaircissements du centre de panneaux et d'accentuation des lignes de structure. En revanche, il faut le faire par rapport aux photos et en plusieurs séances pour éviter un effet trop répétitif et systématique. On utilise ensuite différents mélanges de couleurs pour effectuer des retouches notamment sur le dos de l'avion. Sur les ailes, j'ai remarqué des contours de panneaux nettement plus clairs que les couleurs du camouflage. On commence donc par appliquer du masque liquide (Maskol) avec un pinceau assez fin sur la ligne de structure du panneau puis on vaporise sur le Maskol la couleur (gris très clair) assez diluée. On retire le Maskol et on passe un léger voile de gris clair pour estomper le contraste trop fort entre ce gris clair et le camouflage. Et le tour est joué !



43



44



45

43 à 45 – Les parties métalliques sont tout d'abord peintes en aluminium sur les flancs et en « Jet exhaust » en dessous. J'ai ensuite vaporisé du noir pneu (Gunze H77) très dilué sur ces zones, en forçant passablement sur le dessous qui est particulièrement noirci sur l'avion que j'ai choisi de reproduire. On laisse bien sécher tout cela et on ponce quelques zones au Micromesh pour créer des zones éraillées. La touche finale consiste à passer un peu d'orange translucide sur quelques panneaux sur les flancs pour simuler le métal chauffé vu sur les photos. Les stabilisateurs monoblocs reçoivent le même traitement en insistant un peu plus sur le ponçage à certains endroits.



46



49



47



48



50



51



52



53

51 à 53 – Il est évident qu'une patine aussi importante ne va pas de paire avec des stencils aussi clinquants. J'ai donc repassé un voile de peinture sur ceux-ci pour qu'ils se fondent dans l'ensemble et ainsi homogénéiser le tout.



Ci-contre.
Achetés en 1978, puis en 1993, les RF-4E Grecs sont encore utilisés dans les missions de reconnaissance de jour comme de nuit et devraient être retirés du service en 2011 pour être remplacés par des F-16 équipés de pods reco.

*Ci-contre.*

Les tuyères Aires sont tout simplement magnifiques. L'intérieur est d'abord peint en gris foncé puis en « noir pneu » Gunze très dilué. Le vieillissement des pétales internes est réalisé avec des pastels gras Tamiya. L'extérieur des tuyères est peint en aluminium puis en « Jet exhaust » Alclad. Du noir (H77) est ensuite vaporisé en insistant davantage sur les extrémités. Là encore, les pastels gras Tamiya (bleu métal, marron, suie) sont très utiles pour apporter des nuances de métal brûlé et bleui très intéressantes. On remarque également les éraillures/usures de certains panneaux, ainsi que les détails de gravure bien plus fournis sur les nouveaux moules de Phantom Reco produits par Hasegawa.

*Ci-contre et ci-dessus.*

Les puits de train sont peints en blanc puis salis avec un jus noir principalement et sépia par endroits. Les bidons de 370 gallons sont patinés et éraillés au moyen d'un morceau de mousse trempé légèrement dans du gris foncé (Humbrol 32). Hasegawa n'a pas oublié d'obturer les rails des missiles AIM-7 Sparrow, non utilisés sur les versions RF-4 du Phantom II. On distingue les appareils de prise de vue sur la partie avant, ainsi que les trappes de train avant spécifiques aux RF-4.

Ci-dessous.

Gros plan sur la partie avant avec des sièges Black Box de toute beauté. Tous les montants des différentes verrières sont fournis sur la planche Eduard, ce qui apporte un réel « plus » à l'ensemble. Les parties vitrées, préalablement lustrées au Compound Tamiya, font apparaître un joint de couleur gris très clair (Gunze H338 éclairci) peint dans un premier temps avec les masques Eduard, ensuite retirés pour en apposer une deuxième série, plus grande, et protégeant ainsi une petite partie du gris clair. A noter que les masques de type « Kabuki », en papier jaune (comme le ruban Tamiya) adhèrent très bien et peuvent être réutilisés, au point que je les ai conservés pour m'en réserver pour un autre Phantom !

*Ci-dessus et ci-contre.*

La partie centrale de l'avion a été considérablement patinée, notamment avec des crayons aquarellables. De différentes couleurs, ces crayons à mine grasse adhèrent très bien sur le plastique et présentent l'avantage de pouvoir être enlevés avec un peu d'eau en cas d'erreur. J'ai remarqué sur les photos en ma possession que les flancs du Phantom s/n 69-7507 sont maculés de traces verticales de différentes couleurs proches de celles du camouflage (traces des chaussures des mécaniciens notamment). Dans ce cas, les crayons aquarellables sont une très bonne solution pour les représenter. Je me suis également servi de ceux-ci pour reprendre les contours noirs brillant de certains panneaux derrière le cockpit. On remarquera enfin les nombreux stencils repérant les différents panneaux.

Ci-dessus.

La partie arrière avec ses zones métalliques soumises aux fortes chaleurs dégagées par les réacteurs. L'insigne d'unité n'existant pas sur la planche Icarus, je l'ai réalisé moi-même sur une feuille de décal blanc Carpena protégé par une couche de Liquid Decal Film de Microscale. Les stabilisateurs sont détails de peinture très intéressants sont reproduits. Application de fines masques, ponçage soigneux au Micromesh et quelques touches de (encore eux !).





Ci-contre.

Notre coup de cœur (et celui de beaucoup de spectateurs et participants) : le Mirage 2000D de Pierre-Alain Lambert avec une qualité de montage doublée d'une peinture particulièrement réaliste. Quand on pense qu'à la base de tout cela, il y a la vénérable maquette Heller au 1/48 de ce beau delta... Médaille d'or, bien sûr!



Ci-dessus.

Vue partielle de la salle du concours : deux rangées de tables sont réservées aux figurines et une troisième, au fond, aux maquettes en tous genres. Tout autour sont disposés les stands des commerçants.

MONTROUGE 2009

CONTRAINTE de déménager en raison d'importants travaux de rénovation de son lieu de manifestation habituel, l'AFM de Montrouge a organisé cette année son 14^e concours dans l'un des gymnases de la ville. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que cette « délocalisation » n'a en aucune façon été préjudiciable à la qualité générale, bien au contraire.

Dominique BREFFORT

« Montrouge » est, vous le savez sûrement si vous nous lisez de façon régulière, l'un des plus prestigieux concours de figurines non seulement de France mais également d'Europe, au cours duquel il n'est pas rare de voir exposées sur les tables entre 700 et 800 pièces, souvent d'une très haute qualité. Cette manifestation a très longtemps été considérée comme uniquement consacrée à la figurine, ce qui était faux en théorie puisque la compétition est ouverte depuis l'origine à tous les domaines du maquettisme, mais souvent très proche de la réalité tant les maquettes étaient rares, notamment celles consacrées à l'aviation.

Depuis 2007 (cf. WM n° 59) les choses ont évolué, si bien que les maquettes d'avions n'ont cessé d'être plus nombreuses, la barre symbolique des « 100 » étant même dépassée l'année dernière (cf. WM n° 65). Pour cette 14^e édition, nous l'avons dit en préambule, le club avait été contraint d'abandonner la Grande Salle des Fêtes, lieu d'exposition originel, à la fois convivial et spacieux, mais actuellement en complète rénovation

(des travaux qui devraient, soit dit en passant, durer au minimum jusqu'à la fin de 2010) pour un gymnase de la ville. Forcément différent et un peu moins bien adapté à ce type d'exposition (pas d'estrade pour la remise des prix ou les démonstrations, notamment), ce lieu « intérieur » a toutefois parfaitement rempli son rôle, les espaces dédiés aux pièces étant aussi vastes sans jamais être encombrés. Les organisateurs, bien aidés par la municipalité, avaient visiblement bien préparé leur affaire.

Si, cette année, le concours de figurines a flôlé le record de participation établi en 2007 avec près de 800 pièces en compétition, la catégorie « avions » a pour sa part connu une légère baisse (un peu plus de 80 modèles exposés, catégorie « hors concours » inclus). Mais — et cette précision est capitale —, ce léger retrait a été grandement compensé par une augmentation très nette du niveau général et par une hausse du nombre des participants, certains d'entre eux n'ayant pas hésité à faire le déplacement souvent de très loin, comme Joël Ducasse, venu de son Sud-Ouest avec de nouvelles merveilles « bien de chez nous » et dont c'était la deuxième participation à Montrouge, ou Olivier Spiridon, « monté à la capitale » avec des avions et des bateaux.

Le concours Montrouge étant désormais l'unique rendez-vous annuel de ce type de Paris et sa proche banlieue depuis la disparition (défini-

tive ?) des « Mondiaux » (de la miniature d'abord et, plus récemment, de la maquette et du modèle réduit), son avenir semble plutôt radieux et il ne serait pas étonnant de voir arriver de nouveaux concurrents dès l'an prochain, certains, venus en simples « touristes » en ce premier week-end d'avril, ayant manifesté leur envie de participer à leur tour, même en temps que simples exposants, puisque cette possibilité est offerte. Juste histoire de discuter le coup avec les copains autour d'un modèle, en quelque sorte, ce qui est, si l'on y réfléchit bien, l'un des seuls vrais intérêts de ce loisir.

On vient de le dire, beaucoup de belles choses étaient exposées sur les tables, dont certains



Ci-dessus.

Michel Bayle est un figuriniste, membre du club de Montrouge qui avait présenté l'an dernier sa première maquette d'avion. Voici la deuxième, le célèbre Fw 190A de « Pips » Priller! J'en connais qui collent du plastique depuis des années et qui approchent à peine ce niveau. Et je ne parle pas des figurines! Médaille d'argent pour l'ensemble! (Hasegawa, 1/48). Photo © B. Pecquet.

Ci-dessous.

Christian Magro présentait, outre son Be2 publié dans nos colonnes il y a quelques mois, un autre avion « à ficelles », un Breguet XIV. Médaille d'or. (1/48). Photo © B. Pecquet.





Ci-dessus. Jimmy Lhoste sait aussi faire des « petites » maquettes, comme cet Albatros W4, mais il ne choisit jamais la facilité : un hydravion, biplan, avec fuselage en bois et losanges sur les ailes, quel challenge ! Médaille d'argent. (Eduard 1/48).



Ci-dessus. Délaissant un peu ses « chers » avions de la Grande Guerre, Richard Camoin, ancien membre de l'AFM Montrouge (à l'inverse de beaucoup, il a commencé par la figurine !), exposait ce P-47D Thunderbolt. Médaille de bronze. (Tamiya, 1/48)



Ci-dessus. Joli travail de détaillage sur ce Focke Wulf Fw 190D. (Hasegawa 1/32)



Ci-dessus. Un Messerschmitt Me 410 aussi bien détaillé que mis en scène par Christophe Romary. Médaille d'or. (Monogram, 1/48).



Ci-dessus, à droite. Pour réaliser ce TA-4K néo-zélandais, Pierre-Alain Lambert (toujours lui) n'est pas parti de la maquette Hasegawa (qui n'existait pas encore à l'époque), mais a utilisé le fuselage du biplace de Classic Airframes et la voilure du monoplace japonais. Et en plus, bien sûr, beaucoup de travail de détaillage et de peinture. Aussi rare que superbe. Médaille d'or. (1/48).

modèles que vous avez pu découvrir, en détail, dans *WingMasters*, réalisés par nos collaborateurs dont beaucoup étaient même présents ce week-end mais deux « displays » (présentations, comme disent les figurinistes) ont attiré bien des regards. Celui de Jimmy Lhoste tout d'abord, par l'ambition et la taille des maquettes réalisées, comme un Su 27 au 1/32 et un Halifax au 1/48, ce dernier sous forme de diorama, histoire de faire encore plus grand. Mieux, Jimmy, qui était l'instigateur du parrainage du concours par le cinéaste Édouard Molinaro, présentait, un peu plus loin, une maquette de U-Boot navigante et radiocommande de près de deux mètres de long ! En voilà un qui n'hésite pas !

La seconde « palme » de cette 14^e édition ira à Pierre-Alain Lambert, habitué de Montrouge, venu avec deux jets comme il sait les faire, à savoir aussi finement détaillés que scrupuleusement peints. Pour avoir une idée de la qualité de

Ci-dessus. Le propre père de notre collaborateur Fred Debruyne, Jean-Louis, exposait une série de dioramas au 1/72 finement réalisés : maintenant on comprend de qui il tient ! Médaille de bronze.



Ci-dessus. Republic P-47D Thunderbolt, par Olivier Spiridon qui exposait également de superbes maquettes de bateaux. Quand sympathique rime avec éclectique... (Tamiya, 1/48).



Ci-dessus. F-104J, par notre collaborateur Romain Hugault, aussi à l'aise en deux qu'en trois dimensions ! Médaille d'or. (Hasegawa 1/48)

Ci-contre. Ambiance bois et neige pour ce Po-2 au 1/48 réalisé par Alain Hans. Médaille d'argent. (Gavia 1/48).

Ci-contre. De Havilland Sea Vixen FAW1, par Dominique Breffort. Contrairement aux apparences, il ne s'agit pas du récent kit Special Hobby, mais de celui, plus ancien, de Hit Planes Models, agrémenté de pièces en résine FAA Models. (1/72)



Ci-dessus. Notre collaborateur François « Fanch » Lubin était venu avec deux maquettes de Starfighter donc ce CF-104 copieusement ouvert. Médaille de bronze. (Hasegawa 1/48)



Ci-dessus. Douglas A-4M Skyhawk, par Éric Mailfert. Médaille d'argent. (Hasegawa 1/48)





Cet Albatros D.V était la monture personnelle du Hauptman (capitaine) Eberhard von Seel qui commanda la Jasta 17 en 1917. Il fut l'une des victimes de René Fonck, qui l'abattit le 12 juin de la même année.

Albatros D.V

L'ALBATROS D.V était un chasseur de la Luftstreitkräfte (aviation militaire impériale allemande) pendant la Grande Guerre. Le D.V est l'ultime développement de la famille des Albatros et le dernier de cette lignée à avoir été utilisé de façon opérationnelle. Malgré ses défauts et bien qu'il ait été quelque peu dépassé, environ 900 D.V et 1 612 D.Va furent produits.

Texte, maquette et photos :
Ricardo ABAD

J'ai aujourd'hui décidé de m'attaquer à un avion de la Grande Guerre au 1/72 et plus précisément à l'Albatros D.V, un appareil que j'apprécie tout particulièrement. Pour cette raison, j'ai choisi d'utiliser le kit Eduard, qui est assez simple et com-

posé de pièces en plastique et en photodécoupe, avec, en plus une belle planche de décals permettant plusieurs options, le tout bénéficiant de la qualité que l'on reconnaît à ce fabricant tchèque. J'aimerais dire à ce sujet que, selon moi, les maquettes Eduard offrent actuellement le meilleur rapport qualité/prix.

L'une des principales difficultés de ce montage a été représentée par la documentation, qui est peu impor-

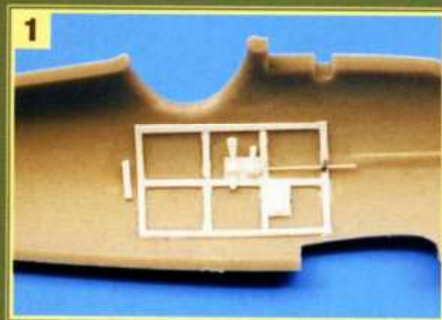


Ci-dessus.
Cette vue particulière donne une excellente idée de la taille du modèle fini et donc de la précision dont il faut faire preuve notamment lors de la mise en couleur ou de la patine.

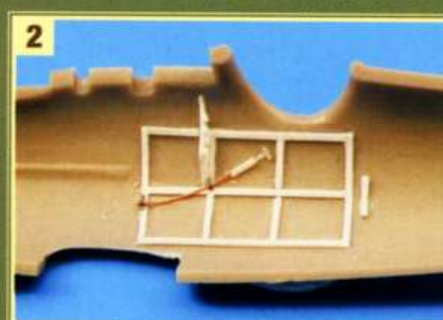
ment, je suis tombé sur le site Internet de Mark Miller qui m'a beaucoup aidé. □



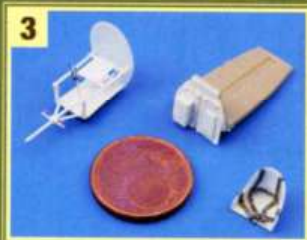
La légende veut que von Seel ait fait peindre ces rayures blanches et noires sur son avion pour être mieux reconnu de ses pilotes lorsqu'il fut placé à la tête de la Jasta 17, une escadrille de chasse prussienne créée à la fin de 1916 et qui sera basée en Belgique et dans le nord de la France.



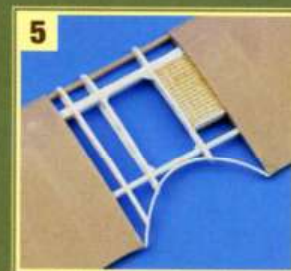
1 et 2 – Dès le départ, j'ai décidé de réaliser l'intérieur en scratch car, comme souvent au 1/72, les détails à ce niveau sont peu nombreux et plutôt basiques. La première étape consiste à enlever toute la structure interne en relief en commençant par du papier abrasif de grain 180. Ensuite, des granuloses de plus en plus fines sont utilisées (dans l'ordre 240, 320, 400, 600 et 1 000) jusqu'à obtenir des surfaces parfaitement lisses et presque polies. Ensuite, je reconstruis l'intérieur à l'aide de carte plastique fine (0,25 mm d'épaisseur) pour les petites pièces, de profilés Evergreen (n° 100) pour la structure proprement dite, de fil de cuivre et de feuille d'étain. Un emporte-pièce sera également nécessaire pour reproduire des petits disques.



3 et 4 – La troisième étape consiste à fabriquer la partie centrale du poste de pilotage. Pour cela, les matériaux décrits précédemment sont à nouveau employés, les éléments d'origine (plastique et photodécoupe) étant utilisés comme gabarits. Les pédales du palonnier sont collées avec de la cyano liquide plutôt qu'en gel car ce type de colle, bien que plus difficile à utiliser, ne laisse en revanche aucune trace ou surépaisseur après séchage. La pièce de 1 centime donne une excellente idée des dimensions très réduites de l'ensemble.



5 – J'ai dû ensuite recréer une partie de l'aile supérieure car je souhaitais laisser la structure interne de cette dernière visible, après démontage. Pour cela, j'ai commencé par découper la zone voulue, puis j'ai réalisé la structure avec des profilés en plastique et de la grille en photodécoupe Aber pour le radiateur.

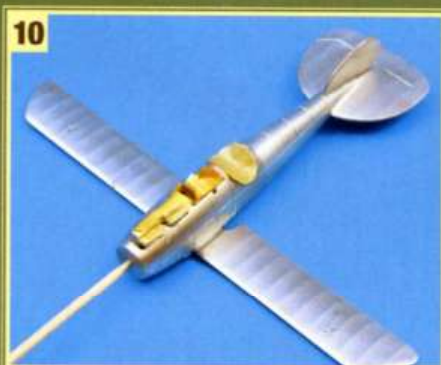


6 et 7 – Pour peindre l'habitacle, j'ai utilisé un mélange de jaune, de rouge, de marron rougeâtre et de blanc (peintures mates Tamiya). Je préfère ne pas donner le dosage exact des couleurs utilisées car en réalité je ne prépare rien à l'avance, de façon « scientifique », préférant élaborer la teinte voulue directement dans le godet de l'aérographe, jusqu'à l'obtention de la nuance souhaitée. Ici, par exemple, la couleur la plus utilisée est le jaune (environ 70 % du mélange); ensuite j'ajoute progressivement les autres couleurs jusqu'à ce que l'ensemble s'apparente à une couleur bois. Les veines du bois, précisément, sont faites à la main, à l'aide d'un mélange d'acajou et d'orange (acryliques Prince August), avec un pinceau très effilé, la peinture devant avoir la consistance du lait. Après cela, les différents détails sont repris au pinceau (martre n° 1), à nouveau avec de la peinture acrylique Prince August.



8 – Le moteur, dont seule la partie supérieure restera visible, est peint dans diverses nuances métalliques puis patiné. Les sorties d'échappement sont de couleur rouille.

9 et 10 – Une fois l'intérieur terminé, j'ai collé les deux demi-fuselages, ainsi que la dérive et les stabilisateurs horizontaux. Un peu de mastic a été nécessaire au niveau des jonctions entre ces pièces, afin de corriger ce qui est sans doute l'unique défaut de ce kit. Après un ponçage soigneux, j'ai décidé de peindre la maquette en argent afin de détecter d'éventuelles rayures ou traces résiduelles.



La véritable mise en couleur commence alors avec le blanc, qui va recouvrir lui aussi toute la maquette.

11. Le principal problème auquel j'ai été confronté pour cette décoration a été que j'ignorais la largeur exacte des rayures du fuselage. Pour la calculer, j'ai mesuré la maquette avec un calibre à coulisse et j'ai divisé cette longueur par le nombre de rayures à peindre. Le résultat a été des plus surprenants : 1 mm de large tout rond ! Une chance car il est plus facile de découper des bandes d'une telle largeur, plutôt que, par exemple, de 1,2 mm, le risque d'erreur étant plus grand. Autre coup de chance, j'avais dans mes réserves un rouleau de ruban adhésif de 1 mm de large. Ce premier problème réglé, un autre est apparu : le fuselage de l'Albatros n'a pas un diamètre constant mais ressemble plutôt à un cône. Et il n'est vraiment pas facile de coller du ruban adhésif de façon régulière sur une telle forme. Pour y arriver, il n'y a pas vraiment de secret, il faut juste faire preuve de patience et de méthode... surtout au 1/72 !



12 – Ces deux écueils franchis, il ne me restait plus qu'à recouvrir ma maquette de bandes de ruban adhésif, puis d'enlever celles se trouvant aux endroits devant être peints en noir.



13



14



15

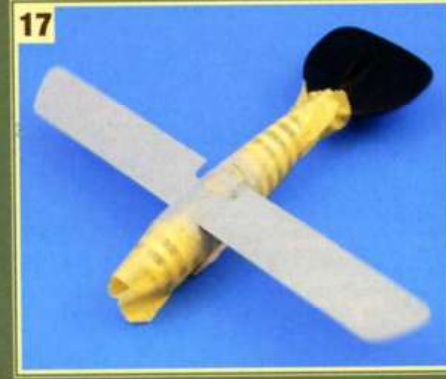


16

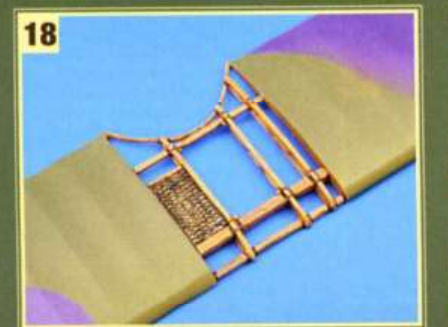
13 à 16 – Une fois les rayures de fuselage réalignées et les inévitables retouches effectuées après le retrait des masques, j'ai peint l'aile en mauve (Tamiya X-16) puis en vert (Gunze H303, ces deux teintes étant additionnées de blanc pour leur donner un aspect plus mat).

17 – L'intrados de l'aile est peint en gris. Bien évidemment, le ruban adhésif pendant toutes ces opérations de mise en couleur.

18 – La structure de la partie centrale de l'aile supérieure est peinte pour sa part avec un mélange de vert (Gunze H 313) et de rouge (Tamiya XF-9) et les différentes nuances de bois ont été simulées avec du blanc, du noir et de l'acajou à l'aide d'un pinceau fin. Le reste de l'aile est peint comme l'aile inférieure.



17



18



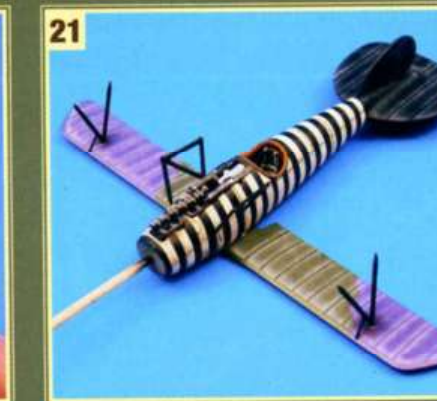
19

19. Pour le vieillissement de la peinture, j'ai essayé de donner un aspect poussiéreux, avec des éclaircies et des ombres. Pour cela, j'ai utilisé deux méthodes différentes pour le fuselage et les ailes. Pour le fuselage j'ai simplement passé un lavis très léger d'un mélange de noir, d'orange et de brun dans les lignes des panneaux, sur le moteur et l'échappement.

20 à 25 – Pour le vieillissement des ailes, j'ai découpé de fines bandelettes de ruban adhésif Tamiya et je les ai collées à l'endroit des couples des ailes. Ensuite j'ai passé un lavis très léger de peinture foncée sur les surfaces inférieures et les zones noires comme la dérive, et un autre, blanchâtre, pour les surfaces supérieures. Ensuite, lorsqu'on enlève le ruban adhésif on obtient un effet en trois dimensions, avec des éclaircies et des ombres, quasiment en trompe l'œil.



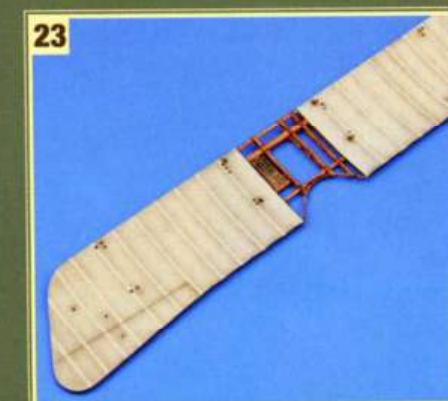
20



21



22



23



24



25

26 et 27 - J'ai ensuite collé les mâts, puis l'aile supérieure, en faisant bien attention à conserver un parallélisme parfait. Vient alors l'un des morceaux de bravoure de tout montage de biplan : le haubanage. D'habitude, j'utilise du plastique étiré à chaud mais ici, en raison des dimensions réduites de l'avion, j'ai dû faire autrement. Avant la peinture, j'ai percé un trou de 0,4 mm de diamètre à l'endroit où les haubans devaient se placer. Une fois la mise en couleur achevée, j'ai introduit dans ces orifices du fil de pêche en nylon. On commence par coller une seule extrémité du fil puis, une fois la colle sèche,

on tend le hauban à travers le second trou : on solidifie l'assemblage avec une pointe de cyano et, après nouveau séchage, on coupe le surplus de fil. Normalement, si vous travaillez avec soin, avec une lame bien effilée et très peu de colle, l'endroit où vous avez coupé le fil est quasiment invisible, surtout lorsque la maquette est vernie. Si jamais un espace restait visible, ce défaut peut être comblé avec une goutte de surfaceur, suivie d'une retouche de peinture. Les tendeurs des haubans ont été reproduits avec de la gaine de fil électrique fin.



28 - J'ai terminé ce montage par la peinture de l'hélice, à l'aide d'un mélange de marrons Prince August, et par celles des roues.

29 à 32 - Les croix de fuselage et des ailes ont été réalisées à l'aide de masques et à l'aérographe une fois le camouflage et la patine achevés. Inutile de dire d'un masquage soigneux du travail précédemment effectué est indispensable : il serait dommage de devoir tout recommencer une fois arrivé à ce niveau !



Très proche de l'Albatros D.III (cf. WM n° 69), le D.V utilisait le même moteur, un Mercedes D.III de 170 CV. La principale différence se situait au niveau du fuselage, désormais elliptique et dont les flancs n'étaient plus plats.



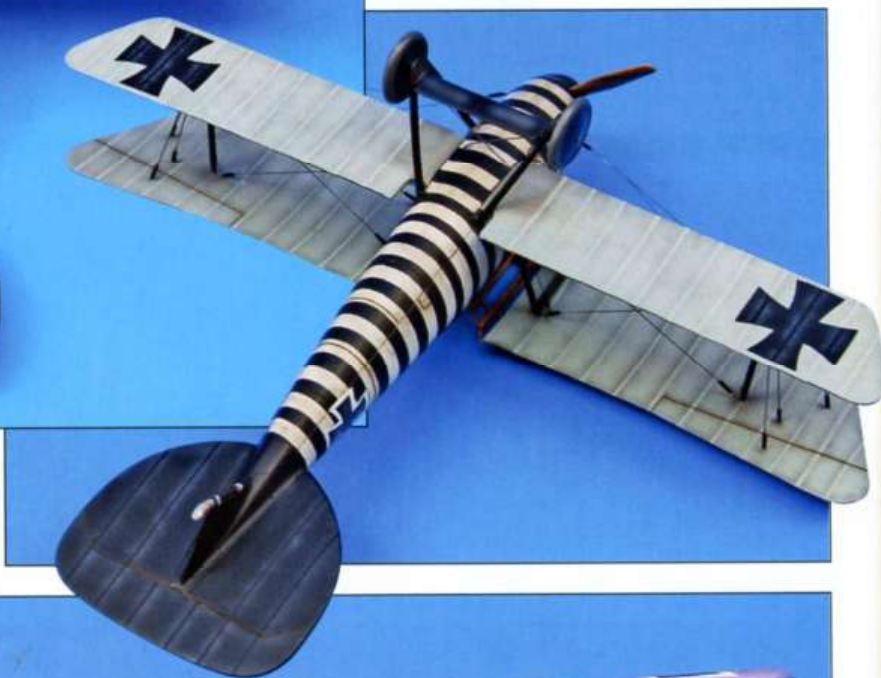
Mis en service en mai 1917, le D.V, comme son prédécesseur le D.III, connut des problèmes au niveau de l'aile inférieure qui obligèrent à effectuer des modifications structurelles qui augmentèrent légèrement le poids de l'avion. Peu apprécié des pilotes (Von Richtofen lui-même déclara à son sujet qu'il était « si dépassé et si ridiculement inférieur aux avions anglais qu'on ne pouvait rien faire avec lui » !), il resta malgré ses défauts le principal chasseur allemand jusqu'à l'arrivée du Fokker D.VII, à l'été 1918, la variante D.Va (voilure retouchée et moteur plus puissant) restant pour sa part en première ligne jusqu'à l'armistice.



Sur le D.V, l'aile supérieure avait été légèrement abaissée par rapport au D.III tandis que la dérive agrandie était identique à celle installée sur les D.III produits par OAW (Östdeutsche Albatros Werke).

L'Albatros sur le Net :

- www.wwi-models.org/Images/Miller/index.html
- http://www-cookup.com/albatros/dv/profiles_bobpearson_dv.html
- http://es.wikipedia.org/wiki/Albatros_D.V



Plus de 1 100 exemplaires de « l'hydravion d'observation type zéro » (à ne pas confondre avec un autre « Zéro » de Mitsubishi, l'A6M) furent fabriqués, cet appareil étant intensément utilisé pendant toute la guerre du Pacifique, aussi bien depuis des bases terrestres que des navires.



1/48

HASEGAWA

MITSUBISHI F1M2 TYPE 0 MODÈLE II "PETE"

LE JAPON est une île (un archipel, plus exactement), cela n'a échappé à personne, et de ce fait, cette nation développa très tôt une marine à la taille de ses ambitions. Rapidement le concept de l'hydravion trouva également des échos favorables auprès des instances concernées et les firmes Aichi et Kawanishi devinrent les fournisseurs attirés de la Marine impériale.

Texte, maquette et photos :
 Jean BARBY

Cette dernière désirent moderniser son parc à la veille du conflit dans le Pacifique, ce fut à la surprise générale que Mitsubishi enleva le marché officiel portant sur un hydravion d'observation à faible rayon d'action catapultable grâce à un biplan très fin qui surclassa ses concurrents qui, pourtant, ne manquaient pas d'expérience dans ce domaine.

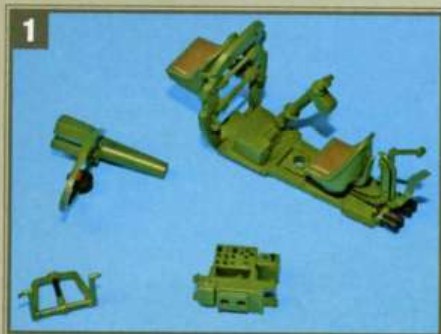
Cet avion se révéla d'une polyvalence rare, accomplissant les tâches les plus diverses, depuis l'observation et le réglage d'artillerie, en passant par la lutte anti-sous-marine, l'escorte des convois et même le combat aérien, domaine où, grâce à une agilité quasi-démoniaque, il parvint à tirer son épingle du jeu.

Au 1/72 Fujimi avait fort bien et depuis longtemps, reproduit le « Pete ». En revanche, au quarter scale, mis à part le très vieux Tamiya (au 1/50 pour être précis), c'était plutôt le désert. Eh bien plus maintenant ! Hasegawa nous livre là une de ses maquettes enchantées, traitée (nationa-

Ci-contre.

Après la réalisation de quatre prototypes F1M1 fut lancée la production en série d'une version améliorée de cet hydravion (ailes redessinées, dérive agrandie, moteur plus puissant) logiquement désignée F1M2. Pour l'anecdote, une poignée de ces avions fut livrée à la Thaïlande pour des missions de surveillance côtière.





1 et 2 – Comme souvent avec des avions « bien de chez lui », Hasegawa a remarquablement détaillé l'intérieur de son « Pete », les différents boîtiers et instruments étant figurés, tout comme les tambours supplémentaires de la mitrailleuse de défense arrière. Il est seulement dommage que quelques « accessoires » supplémentaires (brêlages de sièges) figurent sur la planche de photodécoupe spécialement prévue pour cette maquette et qui n'est pas incluse dans la boîte mais doit être achetée séparément.

3 – Les ceintures ventrales des sièges ont été récupérées sur une ancienne planche de photodécoupe. L'intérieur de l'appareil est vert, couleur spécifique à Mitsubishi et assez proche du « vert intérieur » américain de la même époque. Un simple brossage à sec, suivi d'un jus de peinture à l'huile sombre suffira à mettre en valeur les nombreux détails de l'endroit.



4 – Comme on peut le voir, le siège du pilote n'est pas posé sur le plancher, comme celui de l'observateur-mitrailleur, mais accroché en hauteur sur une armature.

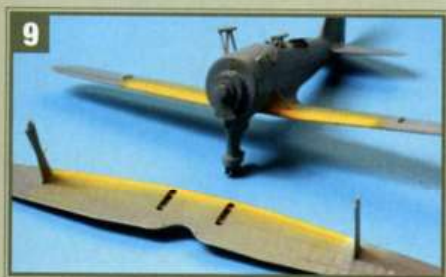


7 – Les mâts de cabane sont collés sur le fuselage en leur donnant l'inclinaison adéquate. Ce travail d'ajustage préalable est indispensable car l'aile supérieure, une fois assemblée, sera réalisée séparément pour n'être fixée qu'à la fin, une fois le modèle peint et décoré.

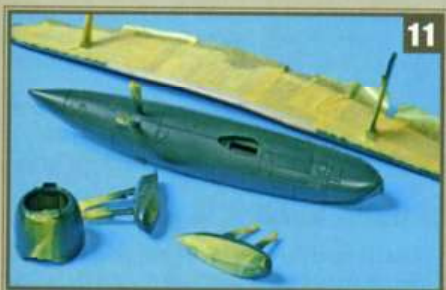


5 et 6 – La découpe générale de la maquette a été remarquablement conçue afin de faciliter le montage, ce qui n'est pas immédiatement évident quand on est en présence d'un biplan !

8 – On commence la peinture du flotteur par les bandes rouges, réalisées à l'aérographe, les décals fournis, assez peu faciles à utiliser en raison des formes, étant laissés de côté.



9 – Les bandes d'identification des bords d'attaque, également fournies en décals, sont réalisées à la peinture. C'est un peu plus long (apprêt blanc, peinture puis masquages) mais c'est plus réaliste !



10 – Les nombreuses lignes de structure en creux sont « pré-ombrées » en noir avant l'application des couleurs du camouflage.

11 – Quelques sous-ensembles de la maquette en cours de réalisation, la teinte du dessous (gris) étant masquée. Seule une conception d'excellente qualité comme celle de ce modèle permet d'envisager un travail par éléments séparés.



lisme oblige !) de fort belle façon, comme d'ailleurs tous les avions nippons de la marque, et que j'ai monté telle qu'elle (en anglais « from the box » !). Petit regret, une planche de photodécoupe a été conçue spécialement pour cette maquette mais elle n'est pas fournie d'origine et doit être acquise séparément, ce qui est un peu dommage.

Avant le montage proprement dit, et à l'observation de la notice, il sera judicieux d'envisager

la réalisation de ce modèle par sous-ensembles qui seront peints et patinés à part, sous peine de jouer les trapézistes du pinceau, et sans filet !

Bon, on y va !

Assembler l'intérieur est un jeu d'enfant, à condition de suivre scrupuleusement la notice pour ne rien oublier. La teinte dominante est le

vert intérieur Mitsubishi, ressemblant beaucoup à l'Interior green US mais en plus jaune. Les coussins des sièges sont vert olive et les ceintures ventrales, seul ajout, proviennent d'une vieille planche Reheat. Les cadrans en décals collent parfaitement aux panneaux grâce à l'assouplissant. Les quelques notes de couleur sont obtenues avec les incontournables peintures Prince August, toujours appliquées sur une sous-cou-

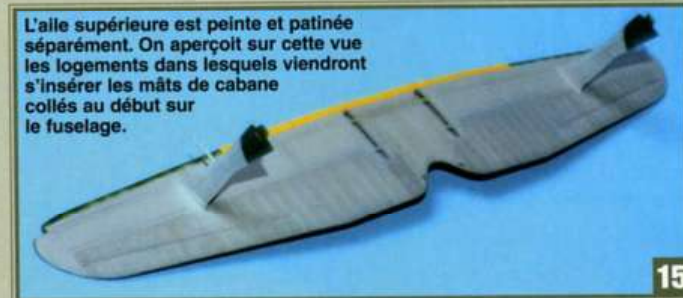


12 – Le vert du dessus provient de la gamme Mr Color. Cette peinture très fine et qui se tend littéralement après vaporisation a un aspect final brillant qui permet une pose immédiate des décals, sans avoir à recourir au vernis habituel.

13 – Le kit peint et partiellement monté. On notera la démarcation particulière entre les teintes de camouflages sur les mâts des ailes ou le pylône principal du flotteur.



Le pré-ombrage réapparaît par transparence sous le gris clair de l'intrados.



L'aile supérieure est peinte et patinée séparément. On aperçoit sur cette vue les logements dans lesquels viendront s'insérer les mâts de cabane collés au début sur le fuselage.

16 – Gros plan sur les mâts de cabane. La façon dont ils sont conçus donne un assemblage solide à l'ensemble.

17 – Les Hinomaru sont fournis en décals sur la planche mais ont été réalisés en peinture, à l'aide de pochoirs : le résultat est encore plus réaliste.



18 et 19 – Normalement fournis sur la planche de photodécoupe, les haubans des mâts de cabane ont été réalisés en scratch, tout comme le collimateur de l'unique mitrailleuse fixe du fuselage.



20 – Indispensable pour présenter le modèle terminé, le petit chariot de manutention à l'aspect un peu rustique et qui n'est pas sans rappeler celui du « Rufe » de la même marque.



Ci-dessus.

Le moteur n'a pas été détaillé outre mesure. Correctement représenté d'origine, il a seulement fait l'objet d'une mise en couleur soignée car il est très peu visible au final.

Ci-contre.

Comme sur un « Val » ou un « Kate », les diagonales blanches servaient de repères au mitrailleur arrière. Le Code « Y1 » peint sur la dérive, identifie cet appareil comme appartenant au porte-hydravions *Chitose*. Ce navire pouvait embarquer 24 hydravions et était équipé de quatre catapultes. La bande blanche, à l'arrière du fuselage, était la marque de la 11^e Division de porte-hydravions.

che blanche pour éviter l'effet de transparence. J'ai passé un brossage à sec d'huile gris clair pour souligner les arêtes et puis c'est tout. Si l'on possède le Maru Mechanic n° 20, on pourra pinailler un peu, mais au final, on ne voit plus grand-chose une fois le fuselage collé...

On assemble alors l'aile supérieure, puis on colle les mâts de cabane (pièces E7 et E13) sur le fuselage. Avant que la colle ne sèche, on positionne l'aile à blanc et on laisse sécher l'ensem-

ble. Les mâts prendront ainsi le bon angle et lors de l'assemblage final ce sera beaucoup plus facile!

J'ai procédé de la même façon pour les mâts principaux, à la différence que j'ai collé ces derniers sur l'aile supérieure.

Le flotteur principal (ajoutez un bon plomb de pêche de 30 grammes) et les ballonnets latéraux seront également préparés avant peinture.

Et nous voilà à la peinture!

Tout d'abord j'ai évité les décals pour les bords d'attaque jaunes et les marques rouges du flotteur central : un passage de blanc, puis le jaune sur les ailes et le rouge pour le flotteur. Une fois sec, tout cela est masqué. Quelques zones sont traitées à l'alu et masquées elles aussi. Attention, les « Pete » ne sont pas des épaves et sont en général bien entretenus! Sur la doc., que ce soit le Maru mentionné ou bien le FAOW n° 47, je n'ai pas trouvé d'avion écaillé comme une daurade avant d'aller au four, et ce même dans les îles. Donc prudence!

On peint l'intrados en gris Mitsubishi (H-61 de Gunze) sans oublier les parties des mâts qui sont



de cette couleur. Ceci fait, une longue séance de masquage débute. Il faut être systématique, sous peine de devoir payer cher un éventuel oubli une fois l'assemblage fini.

C'est au tour du vert Mitsubishi maintenant. J'utilise pour cela le n° 124 de Mr Color dilué avec le diluant de la même marque. Cette peinture se tend à merveille, permet d'effectuer à main levée la démarcation des couleurs (c'est le cas ici), sèche en un rien de temps et n'imprime pas les empreintes digitales comme la Gunze le fait parfois même après plusieurs jours de séchage !

L'entoilage a été travaillé sur l'intrados avec du Smoke de Tamiya très dilué, et au niveau de l'extrados avec le vert de base éclairci. Cela doit se voir tout en restant discret.

Les marques de nationalité de l'intrados sont peintes, tandis que j'ai utilisé les décals pour les

Ci-dessous.

Au repos, la mitrailleuse de défense venait se placer dans un logement pratiqué dans le fuselage. Elle a été complétée par un collimateur en photodécoupe de récupération.



Ci-dessus. Cet appareil est celui du maître-principal Katsumi Kiyoki qui, le 4 octobre 1942, lors d'une mission de surveillance, repéra quatre chasseurs américains escortant cinq B-17 se dirigeant vers le porte-hydravions *Nisshin*. Pour protéger ce navire, Katsuki attaqua le B-17 de tête et le percuta par en-dessous, arrachant une aile et une partie de l'empennage. Ayant pu survivre au choc qui causa la mort de l'équipage de la Flying Fortress, et la destruction de leur hydravion, Katsuki et son équipier, le second-maître Takarada Michido, furent décorés pour ce fait d'armes.

autres endroits, la peinture bien tendue pouvant se passer de vernis brillant.

Le vieillissement continue avec le passage d'un jus de terre d'ombre calcinée et de noir (en proportion 50/50), à l'huile dont le surplus est ôté avec du papier essuie-tout dans le sens du vent relatif.

Détails et finitions

On peut maintenant assembler la maquette. Cependant, avant de poser définitivement l'aile

supérieure, n'oubliez pas les tendeurs et le viseur télescopique qu'il faudra équiper de sa mire. Après vous auriez beaucoup plus de mal à le faire !

Le moteur a simplement été peint en noir et brossé à l'alu : cela fait amplement illusion. L'hélice et sa casserole sont peintes avec de l'Alclad et les marques de sécurité sont rouges.

On passera de bons moments (!) avec les finitions : feux d'aile, haubans à confectionner (faute d'avoir pu disposer de la planche prévue) dans des chutes de photodécoupe plate, comme dans la réa-

lité, fabrication des bases triangulaires de ces haubans (en carte plastique fondue à la colle liquide), installation des fils d'antenne dont la disposition est particulière. On n'oubliera pas pour finir les lance-bombes et le chariot qu'il faudra un peu patiner.

Camouflage et marques

La décoration choisie ici, et qui est celle de la boîte illustrée de main de maître par Koike Shigeo représente l'appareil du premier-maître Kiyomi Katsuki et du second-maître Michido Takarada alors embarqué sur le porte-hydravions « Chitose ». Pour renforcer la présence de son aviation la Marine impériale basa ses « Pete » dans les Salomons, principalement à Rendova en Nouvelle-Géorgie et cet équipage fut décoré de la plus haute distinction pendant la terrible bataille de Guadalcanal.

Hasegawa a vraiment produit une maquette d'un très haut standard qui s'assemble facilement, à condition d'avoir quelque peu planifié les opérations au préalable pour un résultat adéquat. À consommer sans modération !

Ci-dessous.

La patine et surtout l'écaillage ont été volontairement limités. En effet, hormis dans le cas de machines abandonnées, la plupart des photos d'époque montrent des « Pete » bien entretenus et au camouflage sinon impeccable, du moins en bon état.





1/48

HASEGAWA

MDD AV-8B HARRIER II+

L'ATTAQUE des Twin Towers, le 11 septembre 2001, confirma le besoin pour les États-Unis de disposer d'une force d'intervention rapide dont la VMA-223 avec ses Harrier fut, une fois de plus, le fer de lance.

Texte, maquette et photos: Fausto MUTO
Traduit de l'italien par Cécile Larive

Après une brève halte en Égypte visant à rôder leurs aptitudes au combat durant l'exercice « Bright Star », les « Bulldogs » et leurs Harrier se rendirent dans le Golfe pour accomplir des missions d'appui dans le cadre de l'opération « Enduring Freedom ». Ces pilotes furent les premiers « Bulldogs » à exécuter des missions de combat depuis la guerre du Vietnam. Ils testèrent également, à cette occasion, les capacités des systèmes nocturnes du Harrier.

En janvier 2003, l'escadron reçut l'ordre d'embarquer à bord de l'USS *Kearsage* (LHD-3), en tant que partie intégrante de la 2nd Marine Expeditionary Brigade (2nd MEB). L'arrivée dans le Golfe eut lieu à la mi-février.

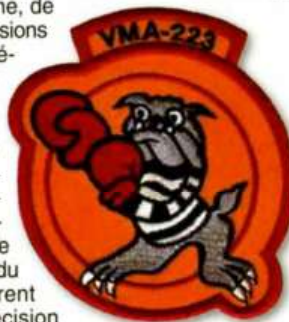
Du 5 au 18 mars, le squadron participa aux opérations « Southern Watch » et « Southern Force » dans le sud de l'Irak, des sorties de renseignement mettant en œuvre le pod Litening II. Avec l'éclatement des hostilités le 19 mars, les courageux pilotes prirent part à l'attaque, menant des actions d'interdiction aérienne, de reconnaissance armée et des missions d'appui (CAS) de la Force d'expédition des Marines, puis du Ve Corps d'armée durant l'opération Iraqi Freedom. La VMA-223 utilisa des bases à Al Jabbar (Koweït) et, plus tard, à An Numiniyah (Irak), ainsi que des avions-citernes, ce qui lui permit de frapper des objectifs situés à plus de 400 miles des navires. Au cours du conflit, les pilotes larguèrent 87 500 livres de bombes de précision guidées.

L'escadron VMA-223 revint de l'opération « Iraqi Freedom » en juin 2003. Entre-temps, le détachement de l'escadron, avec la 26th MEU (SOC) (Marine Expeditionary Unit/Special Operations Capable), appuya l'opération « Iraqi Freedom » et participa, à titre de soutien, à des opérations de maintien de l'ordre au Liberia. Le 30 avril 2003, un navire embarqua l'ensemble, la VMA-223

Ci-dessous.

Le Marine Attack Squadron 223 (VMA-223) auquel appartient ce Harrier est l'une des unités de l'aviation du corps des Marines équipées d'appareils à voilure fixe. Créé en 1942, ce squadron servit dans le Pacifique, en Corée, au Vietnam et dans le Golfe et échangea ses Skyhawk contre des Harrier en 1987, un appareil qu'il utilise toujours, mais dans sa version la plus évoluée, l'AV-8B+.

Ci-dessus.
L'AV-8B Harrier II Plus est identique au Harrier II(NA) (pour « Night Attack ») spécialisé dans les missions de nuit. Équipé comme lui d'une camera à infrarouge (NAVFLIR) et de réacteurs Pegasus 11 plus puissants, il a reçu, en plus, un radar APG-65. Ce type est utilisé, outre l'USMC, par l'Italie et l'Espagne (Matador II).



Ci-dessous.
En relation avec les règles en vigueur sur les appareils de combat de l'USMC, tous les marquages de ce Harrier sont en gris « basse visibilité », notamment le soleil radiant sur le gouvernail, la seule note de couleur sur la dérive étant donnée par le panneau électroluminescent. Les gouvernes de profondeur du Harrier sont dotées d'un dièdre prononcé et sont monoblocs (type dit « flying tail »).



1 à 3 – Histoire de me compliquer davantage l'existence, j'ai décidé d'utiliser plusieurs sets d'amélioration, et plus précisément la planche de photodécoupe de chez Eduard (réf. 49271) et le magnifique set en résine et photodécoupe de chez Aires. À l'ouverture de la boîte, on est frappé par la quantité



4 – Le set Aires comprend également de nombreux détails en photodécoupe, comme le montrent les photos du tableau de bord avant de l'avion. Surtout la zone des deux écrans et des divers instruments numériques. Le fond des deux écrans et des instruments analogiques est en acétate noir brillant. J'ai ici appliqué un vernis transparent brillant, de manière à simuler l'aspect du verre.



5 à 8 – Les cloisons des tuyères arrière du Harrier ont été remplacées par celles du set Eduard et peintes avec un gun metal (aérosol Tamiya). L'application de cette peinture a été parachevée par des jus à l'huile marron foncé, suivis de l'introduction de lumières par un brossage à sec en aluminium Humbrol.



9 à 12 – Après avoir poncé et nettoyé les roues et les moyeux, je me suis servi du set Eduard pour détailler les trains et les balancines. Afin d'homogénéiser le tout, j'emploie d'ordinaire l'apprêt Tamiya. Le même traitement a été adopté pour les missiles Sidewinder pour lesquels la planche fournit les roulettes des ailettes.



13 à 15 – La mise en couleurs des trains a été réalisée avec du blanc en bombe (Tamiya TS-26). J'ai ensuite travaillé avec un léger jus marron foncé, puis souligné les articulations au crayon à mine tendre. S'agissant des pneus, j'ai l'habitude de passer une couche de gris foncé Lifecolor, puis des glacis noirs, jusqu'à obtention de la nuance la plus à mon goût.



16 à 18 – Fermer la maquette après installation du cockpit a été très facile. Le kit Aires s'encastre parfaitement, et je n'ai pas eu besoin de procéder à la moindre intervention. L'intérieur a été peint à l'aérographe avec des teintes Gunze. Après avoir appliqué un jus foncé, j'ai exécuté un léger brossage à sec en gris moyen. Pour la section supérieure du tableau de bord, j'ai adopté la même technique que celle utilisée pour peindre les pneus. Seul le collimateur « tête haute » a posé problème. En effet, après des essais à blanc, j'ai constaté que la structure en métal du set Aires était trop haute et que la verrière avant ne fermait pas. J'ai donc eu recours à une solution particulièrement drastique, qui a consisté à démonter la pièce Aires pour la remplacer par l'élément d'origine du kit ! Il ne reste alors plus qu'à peindre la vitre du CTH en vert transparent.



19 à 21 – Les pièces en photodécoupe Eduard confèrent un effet très réaliste à l'empennage. Les pylônes d'armement ont été traités selon la même technique de mise en couleurs et de patine que celle adoptée pour l'ensemble de la maquette.

devenant le premier squadron d'AV-8B à comptabiliser 50 000 heures de vol.

Avion reconnaissable entre tous et indissociable de tout déploiement des Marines de par le monde, le Harrier II Plus n'a que peu attiré les

fabricants de maquettes, notamment au 1/48. Seul Hasegawa dispose à cette échelle (depuis 2004) dans son catalogue de cette ultime variante, dont le montage, en raison d'une découpe particulière nécessitée par le fait de pou-

voir réaliser plusieurs appareils à partir d'une même base, ne facilite pas vraiment le travail.

Je vous laisse découvrir maintenant en image les étapes de la réalisation de cette maquette, qui m'a demandé au total 87 heures de travail. □

22 à 25 – L'étape initiale de la mise en couleur consiste à donner un premier aspect tridimensionnel à la maquette. Je passe tout d'abord une couche de noir (peinture Citadel) à l'aérographe sur le dessous de l'appareil, puis j'éclaircis les panneaux centraux avec un gris très clair et dilué, jusqu'à obtention de l'effet souhaité. La partie latérale de l'avion reçoit pour sa part un apprêt gris de chez Tamiya. Pour finir, le dessus est traité avec un apprêt blanc, toujours de la marque Tamiya. J'entame alors un pré-ombrage des

diverses lignes de structure dans divers tons. La phase précédente une fois terminée, je commence le travail de peinture proprement dit avec les coloris de base du schéma de camouflage. J'utilise pour cela des couleurs très diluées, presque à 90 %, de manière à pouvoir bien contrôler l'effet de transparence et à ne pas nuire au travail préalablement accompli.



22



23



24



24



25



26



27

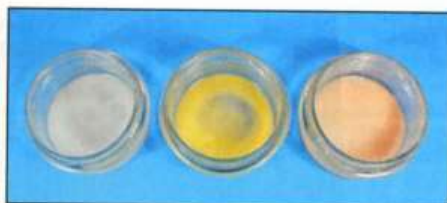


28

26 à 28 – Je laisse sécher la maquette un ou deux jours, avant de passer plusieurs couches de vernis brillant. Ceci pour préparer la surface aussi bien aux opérations de patine qu'à la pose des décalcomanies. Ces dernières ont été appliquées à l'aide de l'assouplissant de chez Gunze.

De profil, seul l'insigne du squadron, en couleur, se détache de la triste livrée grise. Cette particularité est peut-être due au caractère prestigieux de l'unité et à ses états de service, dans tous les conflits auxquels elle a participé. Les deux missiles Sidewinder accrochés sous les pylônes extérieurs (n° 1 et 6) sont destinés à l'auto-protection de l'appareil, alors que le pylône n° 4 emporte une nacelle LITENING. Ce système, qui ne peut être utilisé que par le Harrier II Plus, contient un FLIR, une caméra et un désignateur laser, donnant à l'appareil qui en est équipé, des capacités aussi bien nocturnes que tout temps.





Après avoir attendu plusieurs jours pour éviter tout désagrément avec les décalcomanies, j'ai entamé la phase de patine. Pour donner au Harrier un aspect usé et détérioré, j'ai employé des couleurs à l'huile, en choisissant trois tons : un jaune, un bleu et un rose pâle. Ces coloris ont été considérablement dilués pour obtenir une consistance aqueuse. Avec une brosse assez large, j'ai appliqué ces nuances au hasard, en concentrant tout particulièrement mon attention sur les zones centrales des panneaux. Le travail de patine s'achève par le passage sélectif d'un jus à l'huile gris très foncé sur les panneaux.

Il ne reste alors plus qu'à passer plusieurs couches de vernis de finition mat et à ajouter les trains et les divers pylônes, ainsi que l'armement.

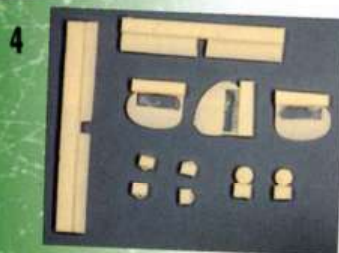


Ci-dessus.

Le nez modifié du Harrier II Plus est allongé par rapport à celui des versions précédentes afin de loger le nouveau radar APG-65 qui rend l'appareil capable de tirer les missiles les plus modernes, comme l'AIM-120 AMRAAM. Ces radars ont été récupérés sur les F/A-18 Hornet de première génération lorsque ceux-ci ont reçu le nouveau radar APG-73.



Les États-Unis, et plus précisément l'aviation de l'USMC, n'utilisent plus aujourd'hui que des Harrier II « Plus », les anciens modèles ayant été soit retirés du service, soit transformés (72 exemplaires). En effet, seuls 27 Harrier II Plus neufs ont été construits pour l'export (18 pour l'Italie et 9 pour l'Espagne).



Mustang racer (1)

R-Flight 1/48 et 1/72

Si les « racers » sont toujours spectaculaires en maquette, notamment par leurs livrées hautes en couleurs, leur réalisation est souvent délicate tant les modifications apportées à la machine de départ sont nombreuses et obligent alors à un travail de scratch conséquent. Malgré cela, de temps à autres il existe des exceptions à cette règle, comme pour ce « Voodoo », un P-51D-25NA (s/n 44-73415) qui servit au sein de la RCAF et court depuis bientôt 40 ans sous différents surnoms (« Pegasus », « Voodoo Chile ») et livrées dont la présente, particulièrement spectaculaire, avec extrados violet, intrados jaune citron et damier noir et blanc stylisé sur les flancs du fuselage. R-Flight propose cette décoration aux trois échelles principales (maquettes Tamiya pour le 1/72 et le 1/48 et DML/Dragon pour le 1/32) et la seule modification consistera à supprimer l'armement alaire. La notice en couleur donne le schéma complet de décoration dont la partie la plus délicate — hormis un inévitable et soigneux masquage — consistera à trouver des teintes correspondant à celles des décals, deux petits aplats supplémentaires étant d'ailleurs fournis afin de com-

pléter d'éventuels manquants des motifs d'origine. Encore un Mustang, oui, mais qui sort vraiment de l'ordinaire ! Réf. 48041. et 72010.

UH-72 Lakota US ANG (2)

R-Flight 1/32

Il n'est pas si fréquent que cela de voir les États-Unis se doter, pour leur armée, de matériel d'origine étrangère, et encore plus lorsqu'il s'agit d'avions ou d'hélicoptères. Pourtant, l'un des plus récents contrats en ce domaine a porté sur la fourniture à l'US Army de plus de 300 Eurocopter EC-145, rebaptisés localement UH-72A Lakota et dont la grande majorité sera utilisée par la Garde Nationale, notamment pour des missions d'évacuation médicale (Medevac). R-Flight propose, au travers d'une planche de très petites dimensions de réaliser l'une de ces machines (base Revell), portant des croix rouges sur les quatre faces de son fuselage et l'emblème de la garde Nationale sur les portières, et dont le serial pourra être composé à partir de la série de chiffres fournie. En revanche, ne vous fiez pas à la couleur du camouflage indiquée par la notice, les Lakota sont dans la réalité peints en vert olive et non dans ce vert pré qui nous est proposé. Original et innovant. Réf. 32019.

Intérieur et gouvernes Bird Dog (3 & 4)

Pavla 1/72

Pavla, nous l'avons souvent signalé, est très souvent à la pointe de l'actualité, réalisant des ensembles de détail destinés aux maquettes les plus récemment parues, mais il ne faudrait pas pour autant laisser de côté une autre partie importante de son activité « d'accessoiriste », qui consiste à s'intéresser à des modèles beaucoup plus anciens et qui ont très souvent bien besoin d'un « petit coup de pouce » pour s'approcher des standards actuels.

C'est dans cette optique qu'ont été réalisées ces deux références, prévues pour le kit du Cessna Bird Dog d'Airfix paru il y a plus d'une trentaine d'années et qui reste quasiment unique en son genre à cette échelle, un comble pour un avion aussi célèbre et qui a, en plus, porté « nos couleurs » notamment au sein de l'ALAT.

La première référence concerne l'intérieur de la maquette, d'origine très vide avec, si ma mémoire est bonne, des sièges, un tableau de bord et une paire de pilotes. Ici rien de comparable avec des détails nettement plus nombreux, toute la structure interne du fuselage étant reproduite, avec instruments et câbles en léger relief, plancher et sièges avec brèlage et tableau de bord avec cadrans en creux. Une option intéressante permet de laisser la porte d'accès latérale ouverte, son capitonnage interne étant même figuré. Enfin, la totalité des vitrages est fournie en rhodoïd thermoformé, un matériau certes plus délicat à travailler mais infiniment plus réaliste car plus fin et transparent que le « cristal » d'origine.

La seconde référence, présentée sous forme de pochette, sans notice,

contient pour sa part toutes les « surfaces de contrôle », à savoir gouvernes, gouvernail, volets et ailerons, ainsi qu'une nouvelle paire de roues. Ces pièces sont d'une grande finesse, le revêtement ondulé des ailerons et des volets étant notamment remarquablement restitué. Saluons le travail du fabricant tchèque qui permet de donner une seconde jeunesse à des modèles qui restent, souvent, uniques en leur genre. Résine, réf. 72079 (intérieur) et U72-104.

Cockpit Su-15UM (5)

Pavla 1/72

Chez Pavla, on aime apparemment beaucoup le Su-15 « Flagon » (cf. WM n° 69), pour la maquette duquel plusieurs accessoires ont déjà été réalisés, notamment destinés à corriger quelques erreurs de conception (nez, dérive). Le dynamique fabricant tchèque revient donc sur le sujet, en nous proposant cette fois un habitacle complet pour la version biplace de cet impressionnant chasseur, le Su-15UM « Flagon G » avec baignoire, sièges avec leur brèlage moulé sur les coussins, parois latérales et tableaux de bord avec instruments en relief ou en creux (cadrans), le tout surmonté par la partie supérieure du fuselage, avec les deux ouvertures. Cet ensemble est, selon le fabricant, destiné au kit Trumpeter mais comme ce dernier, sauf erreur, n'est pas encore sorti, on l'utilisera plutôt pour la maquette A Model qui, elle, existe ! Résine, réf. C72081

Sièges divers (6)

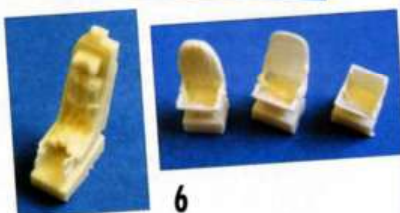
Pavla 1/72

Pavla ayant par le passé édité des postes de pilotage complets destinés à diverses maquettes du commerce, il commercialise séparément certains sièges qui en faisaient partie, comme les trois du Fairey Gannet (maquette Trumpeter ou Revell, réf. S 72051) ou encore celui, éjectable — 73SE-F (RS-35) pour être précis — qui se trouvait déjà dans sa boîte destinée au SAAB J35 de Hasegawa/Heller (réf. S 72050). Résine.

Conversion MS 502 Crique (7)

JMGT 1/48

Vous avez toujours voulu réaliser un MS 502 Crique (version du célèbre Fieseler Storch fabriquée en France et motorisée par un moteur en étoile Salmson à la place de l'Argus en ligne) et vous désespérez de pouvoir le faire, le kit de cet appareil, réalisé par ESCI au 1/48 étant devenu depuis longtemps un collector ? Réjouissez-vous, JMGT vient aujourd'hui à votre secours avec un petit ensemble de transformation destiné à la récente — et excellente ! — maquette du Storch de Tamiya, et composé de cinq pièces en résine (couronne de cylindres, collecteur d'échappement, support moteur et son carénage et axe d'hélice) impeccablement moulées, et d'une planchette de photodécoupe pour les tiges de culbuteurs. Une petite notice indique très clairement (au moyen de photos) la méthode (simplissime) à suivre pour effectuer cette transformation,



et il ne vous restera plus ensuite qu'à choisir une belle déco « bien de chez nous », pour agrémenter votre cigogne devenue... cricquet ! À découvrir. Résine, réf. 48KC4.

Dassault Alpha Jet (8)

Berna Decals 1/72 et 1/48

Voici deux références qui nous font cruellement regretter l'absence d'au moins un kit moderne de « notre » jet d'entraînement avancé, l'Alpha Jet, les maquettes actuellement disponibles de cet avion (ESCI, Heller, Hasegawa) commençant très sérieusement à accuser leur âge... quand on peut encore les trouver !

En attendant donc l'arrivée d'un éventuel kit, voici déjà de quoi le décorer, aussi bien au 1/72 qu'au 1/48, avec quatre propositions qui concernent des machines peintes de la même façon, à savoir aluminium mat en dessous et avec des taches arrondies gris foncé et vert sur l'extrados. ➔ Le premier est un Alpha Jet arborant une décoration réalisée en 1996 pour célébrer le 60^e anniversaire des escadrilles AC1 (lion bondissant) et 3C2 (trident ailé) dont les traditions ont été reprises par l'ETO 00.008 de Cazaux. Ces deux emblèmes sont portés, en grand de part et d'autre, de la dérive, tandis que l'arête dor-

Breguet Alizé (9)

Berna Decals 1/72 et 1/48

S'il est bien un autre avion qui manque cruellement en maquette, c'est l'Alizé ! Là encore, Berna nous propose de quoi regretter cette quasi-absence avec rien moins que sept décorations différentes, donnant une bonne idée des trois types de camouflages portés par l'avion pendant sa carrière. Tout d'abord quatre Alizé des débuts, peints en gris très foncé et gris verdâtre (sky) en dessous, respectivement de la 4F à Lann Bihoué en 1982, de la 9F au même endroit, mais en 1970, de la 3S de Hyères en 1975 et enfin de la 59S, sur cette même BAN, mais en 1973. Suivent deux avions « modernisés » et au camouflage « type B » (gris moyen au-dessus et blanc en dessous), le premier de la 6F à Nîmes-Garrons en 1985 et le second de la 10S de Hyères en 1986. Et on termine par l'un des Alizé ayant participé à l'ultime croisière de ce type à bord du « Clem », en 1997, peint cette fois en deux tons de gris, schéma adopté à la fin du service de l'avion au sein de la « Royale », avec marques « basse visibilité », et un emblème commémoratif très discret sur la dérive. Comme pour l'Alpha Jet, cette référence existe aux deux échelles principales et comporte les principaux stencils ainsi qu'un jeu de cocardes.

Réf BD 72-21 et 48-40

Mirage 2000C 5^e Escadre (10)

Berna Decals 1/72 et 1/48

Berna dispose à son catalogue de plusieurs références destinées à ce superbe avion qu'est le Mirage 2000 (avis personnel mais apparemment très partagé) et dont on attend toujours LA représentation définitive en maquette, quelle que soit l'échelle choisie.

Cette fois, c'est un choix de quatre machines de la 5^e Escadre de Chasse basée à Orange qui nous est proposé, la planche, toujours aussi bien réalisée, fournissant tous les motifs nécessaires, stencils (et il y en a !) et cocardes compris.

Sont donc proposés dans le détail : un appareil du « Vendée » (EC 01.005) en 2005 ; deux chasseurs de l'EC 02.005 « Île de France » portant les deux types de décorations utilisés en 2005 et 2008, le premier avec bandeau bleu ciel fleurdélisé sur la dérive et le second, actuel, avec l'insigne de l'unité et la mention « Armée de

l'Air » ; et enfin un avion de l'EC 03.005 « Comtat Venaissin » en 1997 avec les deux insignes des escadrilles de l'unité (drapeau à tête de pirate et chimère) de part et d'autre de la dérive. À chaque fois, bien entendu, ces appareils portent un camouflage identique, à base de gris bleu clair avec des taches gris foncé, la notice donnant des indications quant aux peintures et mélanges à utiliser pour reproduire ces couleurs si caractéristiques.

Réf BD 72-23 et 48-42

Gouvernes et roues Me 109E

(11 & 12)

Eagle Parts 1/32

La très récente maquette de l'« Emil » au 1/32 d'Eduard (cf. montage dans ce numéro) n'a pas tardé à donner des idées aux accessoiristes, et cela malgré d'indéniables qualités d'origine. Outre le fabricant tchèque lui-même qui y est bien évidemment allé de sa planche de photodécoupe supplémentaire destinée à améliorer son modèle pourtant très réussi, c'est l'Américain Eagle Editions qui est l'un des premiers à proposer à son tour quelques pièces pour ce kit, pièces dont les « masters » ont été réalisés par l'un des maîtres du genre, Radu Brizan, gage supplémentaire de qualité.

Une première référence comprend l'ensemble des gouvernes, ailerons et autres volets, le fabricant assurant que la reproduction de l'entoilage de ces parties est plus exacte que celle d'origine qui nous avait pourtant parues plutôt réussie...

L'autre référence consiste en une paire de roues qui ont été sculptées d'après un modèle réel (type le plus utilisé) appartenant à Jerry Crandall, « patron » d'Eagle Editions. Là, c'est imparable et le résultat est en effet spectaculaire, la grande échelle permettant de reproduire des détails autrement souvent négligés, un décal étant même fourni, qui viendra se placer sur l'un des rayons. Signalons pour finir que ces accessoires peuvent s'adapter à toutes les versions de l'Emil, de l'E-1 à l'E-7, les roues pouvant même être utilisées sur un F, un G-1 ou un G-2. Résine, réf. 33-32 (gouvernes) et 29-32 (roues).

Cockpit et puits de train

TSR2 (13, 14 & 15)

Pavla 1/48



13



14



15

Après avoir connu un beau succès avec son BAC TSR 2 au 1/72 (cf. WM n° 53), Airfix semble bien devoir rééditer la chose avec son kit au 1/48 de ce spectaculaire proto (analyse dans un prochain WM !). Si la base est bonne, comme souvent avec la vénérable marque britannique aux yeux désormais très bridés, le niveau de détail est en revanche un peu « léger ». Pavla vient intelligemment combler cette lacune en proposant trois nouvelles références destinées à remplacer en totalité les puits de train et le cockpit, endroits souvent « sensibles » sur une maquette. Le résultat final est spectaculaire, ces éléments fourmillant de détails, comme le puits du train principal, au fond duquel, comme dans la réalité, on aperçoit une partie des réacteurs, ou l'habitacle, qui n'a absolument rien à voir avec la quasi-ébauche de poste d'origine. Des références réellement efficaces et recommandées si vous avez pu acquérir l'un de ses kits édités en série limitée et qui se sont arrachés dès leur sortie, et pas seulement de l'autre côté du Channel ! Résine, réf. C4801 (cockpit), U48-30 (puits principal) et U48-31 (puits avant).



9



10



11



12



sale est peinte en bleu brillant et qu'un éclair jaune court le long du fuselage. Les deuxième et troisième avions appartiennent respectivement aux ET 1/8 « Saintonge » et 2/8 « Nice » en 1995 et portent les deux insignes des escadrilles de ces escadrons, en petit, de chaque côté de la dérive. Le dernier appareil appartient à nouveau à l'ETO 00.008, toujours en 1996, mais porte sur sa dérive un insigne « composite », un écu dont les quartiers sont constitués des quatre insignes des escadrilles de l'unité. Il ne reste plus maintenant qu'à croiser les doigts et espérer qu'un fabricant s'intéresse prochainement à cet avion !

Réf BD 72-22 et 48-41.

CATALOGUES 2009

ITALERI - DRAGON - ZVEZDA

Vous y découvrirez toutes ces gammes ainsi que les nouveautés 2009.

Disponibles chez tous les détaillants ou auprès de T2M (voir bon de commande ci-dessous).

BON DE COMMANDE

NOM :

PRÉNOM :

ADRESSE :

Veuillez me faire parvenir le catalogue :

- ☐ Italeri 2009 + Supp News 2009 (9,00 €)
☐ Dragon 2009 (3,95 €)
☐ Zvezda 2009 (3,95 €)
☐ Les 3 catalogues (12,95 €)

☐ Chèque Bancaire ☐ Carte Bancaire

N°CB

Date d'expiration :

Signature :

Merci d'inscrire ici les trois derniers chiffres figurant au dos de votre CB près de la signature

Cryptogramme :

132 pages couleur

General Catalogue 2009



ITALERI

42 pages couleur

36 pages couleur



DRAGON

ITALERI

ZVEZDA

à retourner à :
T2M BP 6 - F 57380 FAULQUEMONT

Tarif uniquement valable pour la France Métropolitaine.

T2M
 RACING PRODUCTS

RÉÉDITIONS, DÉCLINAISONS, REBOÎT



Focke Wulf Fw 190A-8 ITALERI 1/48

Cette maquette n'est autre que la reprise de la maquette DML/Dragon (c'est même marqué sur les sachets d'emballage) du Fw 190A-8, cette dernière n'étant elle-même une reprise du kit Trimaster paru à la fin des années quatre-vingt.

Les années ont passé mais la qualité initiale reste, avec un modèle bien détaillé (les planches de photodécoupe pour le poste de pilotage sont toujours fournies), correct de formes et surtout simple à monter. Bien entendu, on ne peut s'empêcher de le comparer avec les kits de Fw 190A récemment parus, et plus spécialement ceux d'Eduard ou de Hasegawa, l'avantage de cette reprise se situant alors au niveau de la facilité de montage, des options fournies d'origine et, surtout, du prix d'achat, particulièrement attirant si on le compare à ce qui est proposé dans la boîte. Plusieurs types de charges ou d'armes (canons en gondole, bombes) étant proposés, on pourra même réaliser un F-8 d'attaque au sol et accroître d'autant la quantité de décorations possibles.

À ce propos justement, la planche de décals d'origine n'est pas en reste car, outre tous les stencils (mais pas de svastikas), elle propose six versions différentes. Dans le détail, cela donne pour com-

mencer le (célèbre) « double chevron » du Major Kurt Böhlingen du Stab du JG 2 dont le fuselage portait un camouflage « à éclats » inhabituels et constitué de deux tons de gris, puis vient le « 19 rouge » de l'Uffz Schröder du JG 300, camouflé en trois tons de gris (RLM 74, 75 et 76) avec mouchetage dense sur les flancs. Suit l'appareil du Major Kennel, du II./SG 2, original avec son intrados partiellement métal naturel et des bandes marron (RLM 81) ajoutées sur le camouflage gris d'origine de l'extrados. La quatrième proposition concerne également une décoration connue mais très spectaculaire, un avion du 7./SG 10 au camouflage standard gris mais portant de chaque côté de la totalité du fuselage un superbe serpent ondulant jaune et rouge. L'avant-dernier A-8 est celui du Lt Dotenmann, du 12./JG 54 « Grünherz », avec bande bleue de « défense du Reich » à l'arrière du fuselage et cœur vert avec emblème du Staffél de part et d'autre du poste de pilotage. La dernière machine est un avion de la « Freies Deutschland », groupe luttant contre les Nazis aux côtés des Soviétiques en Lettonie et dont les marques d'origine ont été surchargées de celles de ses nouveaux utilisateurs (étoiles rouges, Balkenkreuz d'intrados peintes en rouge, cocardes « anglaises sur la dérive » et inscription « Freies Deutschland » sous l'intrados). Une reprise bienvenue d'une maquette bien née et qui n'a finalement pas à rougir de la comparaison avec ses cadettes. *Plastique injecté et photodécoupe.*

Beaufighter Mk 21

HASEGAWA 1/72

Initialement paru en 1998, le « Beau » de Hasegawa au 1/72 (cf. WM n° 7 et 11) a fait l'objet de plusieurs déclinaisons de la part du fabricant japonais avant d'être brièvement retiré de son catalogue.

Le voici aujourd'hui revenu, cette fois dans sa variante Mk 21 produite à plus de 360 exemplaires en Australie par DAP (Department of Aviation Production) qui furent utilisés jusque dans les années cinquante. Les Beaufighter australiens, généralement peints en vert (d'où le sous-titre de la boîte « fantôme vert ») portèrent très souvent des dessins personnels et sont parmi les plus originaux de tous. Pour l'anecdote une première réédition (« Part 1 », la présente étant la... « Part 2 ») avait déjà été proposée en 2004, avec des décorations légèrement différentes.

Comme on peut l'imaginer, on retrouve dans cette boîte la totalité des éléments d'origine (le Mk XXI est en fait identique au Mk X utilisé par la RAF), à savoir une cinquantaine de pièces en injecté, dont une dizaine transparentes, finement moulées avec une gravure en creux discrète et précise, le modèle lui-même étant découpé de façon à pouvoir, à partir d'une base commune, reproduire le plus grand nombre de variantes possibles (dérive, verrières, moteurs, armement ventral séparés), ce qui ne facilitera pas le montage général. Le niveau de détail est toujours aussi spartiate, notamment à l'intérieur pour lequel seul le strict minimum est fourni, remarque valable pour les moteurs, heureusement peu visibles au fond des capots, ou les puits de train. La seule — et nota-

ble — différence avec le kit original se situe au niveau des échappements, désormais correctement figurés avec leurs sorties « en hérisson » caractéristique, les éléments en plastique ayant été remplacés par de nouveaux, en métal, beaucoup plus convaincants.

Pour accommoder tout cela, le « chef Hasegawa » vous propose trois décorations différentes, du moins au niveau des dessins individuels portés sur les deux faces du gouvernail (respectivement une abeille chevauchant une roquette, un serpent faisant de même et un cochon armé d'une lance) car, pour le reste, ces trois avions du No 93 Squadron sont uniformément camouflés en « foliage green » local (beau travail de patine envisageable pour éviter une trop grande monotonie de la couleur) avec seulement une lettre individuelle différente et reportée sur la pointe avant. Une maquette d'une machine élégante, mais qui demandera un certain travail personnel pour compenser son faible niveau de détails d'origine. Mais comme il s'agit du seul Beaufighter correct au 1/72, le choix n'est pas vraiment énorme... *Plastique injecté et métal.*

MiG 17PFU « Fresco E »

HOBBY BOSS 1/48

Le MiG-17PFU (« Fresco E » selon le code OTAN) est l'ultime déclinaison de ce successeur du célèbre MiG-15. Identique au PF de chasse tout temps qui avait vu son fuselage allongé, sa verrière modifiée et un radar RP-1 installé dans une extension placée au-dessus de l'entrée d'air, il se caractérisait par l'absence de tout armement de bord, les canons d'origine ayant été remplacés par quatre missiles RS-2 « Alkali » accrochés sous les ailes. Une quarantaine d'exemplaires de cette version fut produite, les appareils, aux performances médiocres, étant essentiellement utilisés pour la formation des pilotes. Hobby Boss disposant déjà dans sa gamme (cf. WM n° 68) d'un kit de MiG-17 découpé aux endroits appropriés, on ne sera pas surpris de voir arriver cette version caractéristique à défaut d'avoir été performante.

La base étant quasiment identique, les qualités et les défauts se retrouvent logiquement sur cette déclinaison et nous vous invitons à ce propos à vous reporter à ce que nous avons dit du « Fresco C ». Trois nouvelles grappes ont fait leur apparition, qui concernent la partie avant du fuselage, l'armement et la nouvelle verrière. Pour l'anecdote, rien ne vous empêche, si vous le souhaitez, de réaliser un MiG-17PF (« Fresco D ») car un avant de fuselage supplémentaire, équipé de goulottes des canons NR-23, se trouve sur l'une des grappes, la notice, comme souvent, étant d'une grande imprécision sur les éléments à utiliser ou non ou leur destination. Le montage, en raison de ce découpage particulier, risque d'être toujours aussi délicat, avec de nombreuses pièces à rapporter, tandis que la partie mobile de la verrière, bien que nouvelle, est toujours affublée de dégrèvements disproportionnés, défaut difficile, voire impossible à rectifier.

Question décoration, rien de très enthousiasmant, comme souvent avec les appareils soviétiques de l'époque puisque nous n'avons droit qu'à trois

machines entièrement métal naturel, ne se différenciant que par leur numéro individuel, aucune précision historique étant fournie.

Appareil atypique et rare en maquette, ce kit mérite incontestablement qu'on s'intéresse à lui. Certes sa réalisation demande un peu de soin et quelques rectifications doivent être envisagées, mais le résultat final risque d'être à la hauteur du travail fourni. Et si, en plus, vous optez pour la réalisation d'un PF, grâce aux pièces se trouvant dans la boîte, un large éventail de décorations beaucoup plus originales s'offrira alors à vous. À découvrir ! *Plastique injecté.*

Bougainville combo (P-38G, Zéro Type 22 et G4M « Betty »)

HASEGAWA 1/72

Sous ce titre quelque peu étrange — du moins pour les non initiés — de « Bougainville combo » se cache en fait un coffret rassemblant les principaux acteurs de l'une des opérations les plus audacieuses de la guerre du Pacifique, l'élimination de l'Amiral japonais Isoroku Yamamoto, l'un des plus fins stratèges du moment et principal artisan de l'attaque de Pearl Harbor, par des chasseurs américains alors qu'il effectuait une tournée d'inspection dans le Pacifique sud-ouest. L'état-major américain, averti de ce déplacement et estimant que la disparition d'un tel homme permettrait sinon de faire cesser les hostilités, du moins d'en modifier quelque peu le cours, décida de monter une opération d'interception du « Betty » transportant Yamamoto. Le 18 avril 1943, dix-huit Lightning du 347th FG, partis de Guadalcanal, volèrent sur près de 700 km dans un silence radio total et rejoignirent le groupe japonais comprenant deux bombardiers G4M « Betty » protégés par six Zéro. Mitraillé, le bimoteur de Yamamoto prit rapidement feu et s'écrasa dans la jungle des îles Bougainville, tuant l'amiral qui fut retrouvé le lendemain, tenant toujours en main son sabre de samouraï.

Hasegawa disposant — depuis longtemps! — à son catalogue de toutes les maquettes des protagonistes au 1/72, il les a rassemblées dans une boîte unique, en ajoutant seulement une planche de décals appropriée. Quand on a dit cela, on a tout dit, et notamment que nous sommes en présence d'anciennes maquettes, datant pour certaines d'une vingtaine d'années. Cela est vrai pour le « Betty » et le Lightning et franchement, cela se voit : détails quasi absents (le bimoteur nippon n'a droit qu'à trois « sortes » de sièges sur lesquels prennent place des homoncles... et le P-38 est à peine mieux loti), lignes de structure en relief, armement ou trains « stylisés ». PAs de doute, le travail de remise à niveau risque d'être conséquent. Le « Zéro » est le seul des trois à tirer son épingle du jeu car le kit utilisé est plus récent (fin des années quatre-vingt, quand même!). Mais si la gravure est en creux, le niveau de détails reste limité et le puits du train pas assez profond pour correspondre à la réalité.

L'unique planche de décals se trouvant dans la boîte rassemble tous les motifs nécessaires pour décorer les trois

TAGES — RÉÉDITIONS, DÉCLINAISONS

avions, à savoir les deux « Betty », du 705^e Kokutai, peints en vert et gris avec des bords d'attaque jaunes et des Hinomaru de fuselage sur fond blanc, deux des Zéros Type 22 d'escorte, du 204^e Kokutai et peints de façon similaire, et enfin trois des P-38 adverses (les avions des lieutenants Lanphier et Barber, ce dernier sous deux variantes), du 339th FS du 347th FG, camouflés en olive et gris, deux d'entre eux portant en outre un surnom.

Une excellente idée de réédition, seulement qu'elle peu gâchée par l'âge vénérable d'une partie des kits utilisés. *Plastique injecté.*

Fokker D.VII « Sieben Schwaben »

EDUARD 1/48

Cette édition en série limitée permet enfin de retrouver la version OAW du célèbre biplan (première maquette du D.VII de la part de ce fabricant), cette dernière ayant disparu depuis longtemps des vitrines de nos magasins préférés et demeurant jusqu'à ce jour quasi introuvable. Les grappes sont semblables (hormis une nouvelle paire de roues) à la maquette parue en 2005, et propose deux fuselages avec des découpes de capot différentes dont, dans le cas qui nous intéresse ici, une seule version sera retenue (ouïes de refroidissement en demi-lune), après avoir été légèrement modifiée quant au dessin des capots latéraux. Heureusement les ouïes sont au bon endroit, seule la forme des capots latéraux étant à redessiner, et donc à regravure, cette petite modification devant s'opérer sans trop de difficultés.

Rappelons que cette maquette est d'excellente facture et que son assemblage ne posera pas de problème majeur. Malgré une simplicité apparente, la pose et l'alignement des plans seront assez scabreux, l'aile supérieure reposant sur des mâts gracieux. Le moteur sera aisément perfectible, mais rappelons que ce dernier disparaîtra presque totalement dans le fuselage, seule la culasse demeurant visible. La planche de photodécoupe prépeinte, magnifique, permettra de parachever l'aménagement intérieur, déjà très complet. Une bonne partie du temps consacré à cette maquette sera dévolue à la pose du camouflage des ailes et la pose des bandes de renfort, un travail d'une crispante redondance constitué par la pose de 96 bandelettes bleu turquoise, auxquelles il faudra ajouter les 24 des ailerons qui devront être dans la couleur du camouflage!

La décoration, très originale et inspirée de la légende « des sept Souabes », a été reproduite d'après les photographies et les illustrations parues dans la monographie Windsock. Rappelons brièvement que cette légende nous narre les exploits de sept pilotes issus de la Souabe partis à l'aventure équipés d'une lance aux dimensions conséquentes, en prévision d'inévitables rencontres avec des animaux fabuleux. Dans ce récit, ils croiseront... un bien inoffensif lièvre, cette anecdote étant représentée ici. Si la reproduction de cette scène, accompagnée d'un blason « aux bois de cerfs » et des Balkenkreuz a été parfaitement maîtrisée par l'éditeur Cartograf, il n'en va pas de même pour la planche de camouflage dite « à losanges » desti-

née à la voilure, dont le rendu des couleurs est une bien pâle copie des éditions précédentes. À moins d'habiles subterfuges caractérisés par l'emploi de vernis fortement colorés, nous ne saurions que trop vous recommander d'utiliser les planches éditées par Eduard il y a quelques années. Cette réédition d'un modèle disparu va combler de plaisir les amateurs de cette belle période de l'aviation. Si, en revanche, cette décoration particulière n'est pas de votre goût, sachez que les D.VII construits par OAW ont porté des décorations des plus chatoyantes, dont certaines ont fait l'objet de magnifiques reproductions chez les éditeurs de décalcomanies. Vivement recommandé.

Plastique injecté, photodécoupe et masques adhésifs.

J7W2 Shinden kai « Jet version »

HASEGAWA 1/48

Le Kyushu J7W1 Shinden (« éclair magnifique ») est assurément l'un des projets japonais les plus ambitieux de la Seconde Guerre mondiale. Avec son empennage canard, sa voilure en flèche et son moteur placé à l'arrière, à la manière d'un Curtiss Ascender, cet avion aurait sans doute fait preuve d'une extrême maniabilité et se serait avéré un redoutable adversaire pour les chasseurs alliés. Tout cela au conditionnel car l'unique prototype construit ne put effectuer que trois vols d'essai de très courte durée quelques jours seulement avant la reddition du Japon et étant peu après récupéré intact par les Américains. Dans les cartons des ingénieurs figurait le J7W2 « Shinden Kai » (amélioré), une version propulsée par un réacteur Ne-130 (la copie du Jumo 004 allemand) installé à la place du moteur à piston, l'arrière étant interchangeable à cet effet, une version qui, en raison des événements, ne quitta pas le stade de la planche à dessin.

Hasegawa dispose depuis de (très) nombreuses années d'une maquette du Shinden aussi bien au 1/72 qu'au 1/48 et il reprend aujourd'hui son modèle au « quarter scale » pour nous en proposer la version « uchronique », genre « Tokyo 1946 ». À cet effet, un peu comme dans la réalité, un nouvel arrière du fuselage, en résine, figurant la tuyère du réacteur, vient remplacer l'hélice d'origine, le tout complété par deux nouvelles entrées d'air, également en résine, toutes les pièces d'origine étant conservées. Si le niveau de détail est, malgré l'âge du modèle, très honorable, il faudra en revanche prévoir une petite séance de regravure car la plupart des lignes de structure sont en relief. Hormis cela, la bête est toujours aussi spectaculaire, Hasegawa ayant poussé l'anticipation jusqu'à fournir trois types d'armes à installer sous les ailes.

Les deux décorations proposées sont tout à fait dans le ton du reste de la boîte car elles concernent successivement un avion du 302^e Kokutai (le J7W2 était un appareil conçu pour la Marine Impériale) en... 1947, camouflé en vert et gris et avec un bel éclair jaune sur les flancs. La seconde proposition est encore plus invraisemblable car elle concerne un avion de la Luftwaffe... la même année, peint en RLM 81, 82 et 76. Sans doute un avion chargé de la protection de Berlin et convoyé en Allemagne à bord d'un

porte-avions sous-marins géant japonais!

Si vous aimez à la fois les avions originaux et l'uchronie et si, en plus, vous n'êtes pas contre un peu de regravure, cette maquette est faite pour vous, le résultat sera assurément spectaculaire! *Plastique injecté et résine.*

AH-64D Apache Longbow « JGSDF »

HASEGAWA 1/48

Cela fait maintenant sept ans que Hasegawa a édité son Apache au 1/48 (cf. WM n° 27) et cette maquette, malgré la concurrence importante dans ce domaine, reste assurément la plus réussie de cette hélicoptère, toutes échelles confondues... Tout simplement! Au programme, traitement très réaliste des surfaces, avec panneaux, renforts en surpasseur et même rivets en relief, comme dans la réalité, détails très nombreux, notamment au niveau du cockpit ou du « chain gun » et des rotors, traités quasiment comme des « maquettes dans la maquette » et panoplies d'armes variées, allant de la nacelle lance-roquettes au missile Hellfire en passant par le Stinger. Le revers d'une telle profusion est un montage compliqué par un découpage qui ne l'est pas moins, certaines parties (nacelles des moteurs avec les supprimeurs des émissions infrarouges notamment) réclamant un assemblage soigneux pour obtenir des formes parfaitement homogènes.

Cette déclinaison de cette superbe maquette contient toutes les pièces se démarque par les décorations proposées, les Apache japonais étant les plus beaux de tous ceux utilisés de par le monde car portant de jolis camouflages à la place des sinistres livrées monocolores habituelles. La planche de décals, seule vraie nouveauté, permet à cet effet de réaliser quasiment tous les Apache Longbow de la Force Japonaise d'auto-défense (écoles ou unités d'hélicoptères antichar), camouflés en sable, vert et noir, plusieurs numéros individuels étant fournis et une série de chiffres et de lettres permettant même de reproduire les codes non composés d'origine.

Si vous n'avez pas encore monté d'Apache, jetez-vous sur cette déclinaison car non seulement cet hélico est spectaculaire, mais dans cette version il est beau! Très recommandé. *Plastique injecté.*

F-16I Fighting Falcon IAF

HASEGAWA 1/48

Le fabricant nippon dispose depuis longtemps d'une impressionnante gamme de F-16 dans ses différentes versions (Blocks), monoplaces ou biplaces, déclinée aux couleurs des principaux utilisateurs de cet appareil.

En combinant les grappes existantes et en ajoutant quelques pièces spécifiques, Hasegawa nous propose aujourd'hui le F-16I Soufa (Tempête), une version biplace utilisée par la Heyl Ha'Avir et basée sur le biplace F-16D Block 52, agrémenté d'équipements spécifiques conçus en Israël et équipé de réservoirs « conformes » (confor-



mal tanks) afin d'accroître son autonomie, une partie de l'avionique étant installée dans une épave dorsale plus importante. Ces appareils sont spécialisés dans le bombardement et l'attaque au sol, et peuvent emporter les bombes et les missiles les plus modernes, notamment des « armes intelligentes », guidées par radar ou GPS.

On vient de le dire, et un peu comme dans la réalité, cette maquette est constituée de la plupart des éléments du F-16D « standard », plusieurs grappes spécifiques étant ajoutées, qui représentent les réservoirs supplémentaires de fuselage, la nouvelle arête dorsale et ses nombreux « appendices », divers carénages et bossages et la dérive. En revanche, suivant la (mauvaise) habitude de la marque, aucune charge extérieure n'est fournie, hormis deux bidons largables et deux types de missiles air-air. Le niveau de détail est correct, sans plus (à ce sujet, le kit Tamiya du Falcon, même s'il concerne d'autres versions, est plus convaincant), et le montage relativement simple, le découpage n'étant, heureusement, pas trop poussé.

Le point fort de cette déclinaison est incontestablement les décorations proposées, le camouflage des avions israéliens étant particulièrement séyant car composé de taches sable, marron et vert pâle sur un dessous bleu clair: un régal de peindre. Deux appareils peuvent être reproduits, l'un du Tayeset 119 « Ha'Atalef » (« chauve souris ») et l'autre du Tayeset 253 « Negev », au schéma identique mais avec une représentation stylisée sur la dérive, pour le premier d'une chauve-souris en vol, et pour le second d'un aigle.

Plastique injecté.



HASEGAWA 1/48



RS MODELS 1/72



HASEGAWA 1/48

DOUGLAS TA-4J

HASEGAWA 1/48

À partir de son excellent avion d'attaque embarqué A-4 Skyhawk apparu à la fin des années cinquante, la firme Douglas ne tarda pas à dériver une version biplace destinée à l'entraînement avancé des pilotes de l'aéronavale américaine, en remplacement du TF-9J Cougar. C'est ainsi que naquit, en 1965, le TA-4E/F (241 exemplaires construits), qui conservait toutes les capacités opérationnelles du « Scooter » monoplace, mais était en plus équipé d'un fuselage allongé (71 cm) pour accueillir le second membre d'équipage et d'un réacteur plus performant. Cette première version fut suivie du TA-4J, une version allégée, sur laquelle l'équipement opérationnel avait été retiré et un réacteur moins puissant installé. Le TA-4J (277 exemplaires construits neufs et de nombreux TA-4F remis à ce standard) effectua son vol inaugural en mai 1969 et fut utilisé, entre autres, par la célèbre Fighter Weapon School, autrement dit Top Gun, servant de plastron pour les combats « dissimilaires » (DACT).

Il aura finalement fallu attendre près d'une dizaine d'années pour que Hasegawa nous propose une déclinaison biplace de son excellent « Scooter » au 1/48, sans doute l'une des maquettes de jet qu'il a le plus réussies. Pour cela, comme dans la réalité, il a repris la totalité de la voilure et le train du monoplace et ajouté un nouveau fuselage abritant deux postes de pilotage. La réalisation d'ensemble est de qualité, avec une fine gravure en creux, précise et des générateurs de vortex présents sur l'extrados. Le niveau de détail est toujours aussi convaincant, avec une bonne restitution

des sièges éjectables et des instruments figurés en relief mais qui peuvent être, si on le souhaite, remplacés par des décals. Certes, les accessoiristes vont encore pouvoir se « lâcher » un peu au niveau de cet intérieur, mais avouons que, d'origine, l'ensemble est convaincant. La partie antérieure du réacteur est figurée, avec sa manche à air, ainsi que l'extrémité de la tuyère et l'ensemble du train est finement reproduit, avec roues à moyeu séparé et puits profonds et détaillés. La voilure d'origine ayant été reprise intégralement, les bords d'attaque, caractéristiques du Skyhawk, sont toujours fournis séparément, tandis que les volets peuvent être, si on le souhaite, braqués. La découpe générale, ainsi que certaines pièces inutilisées sur les grappes laissent présager la sortie prochaine d'autres versions du Skyhawk biplace, et notamment l'OA-4M de contrôle aérien avancé, avec son carénage dorsal. La planche de décals, qui comporte tous les stencils nécessaires, permet de réaliser deux appareils portant la livrée caractéristique des avions d'entraînement, intégralement blanc brillant à parements orangés. Le premier est le TA-4J du « patron » de la NAS Barbers Point et dont la dérive est ornée des sept couleurs des squadrons affectés sur cette base. Le second appareil est plus classique puisqu'appartenant à la VT-7 « Eagles » rattachée à l'époque au Lexington. Sa seule particularité est une dérive agrémentée d'un parement orangé, couleur reprise sur sa bande de fuselage, et de larges zones de marche noires sur l'extrados.

Une déclinaison de grande qualité d'un appareil important de l'US Navy et qui éclipsait définitivement, par ses qualités d'ensemble, le pourtant récent kit de Classic Airframes. Indispensable pour les amateurs de jets au 1/48 ! *Plastique injecté.*

FOKKER D-XXIII

RS MODELS 1/72

Nous n'avons jusqu'à aujourd'hui que rarement eu l'occasion de vous présenter les réalisations de la marque tchèque RS Models tant sa distribution dans nos contrées est aléatoire. Pourtant ces modèles méritent vraiment le détour, d'abord par leur qualité de réalisation, mais aussi par le choix des sujets, souvent inédits au 1/72 voire toutes échelles confondues. C'est le cas de ce Fokker D.XXIII, chasseur bipoutre à moteur en tandem (« push-pull ») construit au Pays-Bas peu avant le début de la Seconde Guerre mondiale et qui ne donna lieu qu'à un unique prototype dont la carrière fut irrémédiablement brisée par l'invasion allemande de mai 1940.

Le modèle se compose de deux grappes de plastique beige à l'aspect légèrement mat, les pièces étant à la fois finement moulées et gravées en creux, tandis que quelques plots d'injection doivent être supprimés. Le découpage d'ensemble est très classique pour une machine possédant cette configuration (fuselage, poutre, ailes et empennage) et le niveau de détail correct pour l'échelle, sans être faramineux. Autrement dit, la base de départ est saine mais pourra bien évidemment être largement rehaussée, notamment en scratch pour ceux qui le voudront. Les principales améliorations concerneront l'habitacle et les trains avec leurs puits, car ces parties ne sont qu'ébauchées, tandis que la verrière, bien limpide mais monobloc, pourra à son tour être découpée pour être représentée ouverte.

En ce qui concerne la décoration proposée, rien de très original, et pour cause, la planche de décals de bonne facture proposant toutefois l'unique prototype à deux époques de sa courte carrière, portant à chaque fois le superbe camouflage hollandais à base de sable vert et marron chocolat sur un dessous de cette dernière couleur, d'abord dans sa configuration

de juin 1939, sans marques de nationalité, puis en avril 1940, cette fois avec les triangles orange, un numéro individuel et des bandes blanches (fournies) sur les ailes et la dérive.

Vous aimez les oiseaux (très) rares, les beaux camouflages et vous ne rechignez pas à un peu de travail personnel ? Alors ce kit vous est tout spécialement destiné. À découvrir, comme le reste des productions de cette marque dynamique. *Plastique injecté. Plus d'infos sur le site du fabricant : www.rsmodels.cz*

MITSUBISHI F1M « PETE »

HASEGAWA 1/48

Faisant appel à une technique apparemment désuète, celle du biplan, le Mitsubishi F1M2, baptisé « Pete » par les Alliés fut en fait une réussite et devint l'avion de reconnaissance embarqué le plus utilisé par la marine japonaise pendant toute la guerre du Pacifique. Robuste, d'une grande souplesse d'emploi et d'un entretien facile, l'« hydravion d'observation type 0 » équipa la totalité des navires les plus importantes de la marine nipponne et opéra également depuis de nombreuses îles du Pacifique. Outre son rôle initial, ce biplan fut également employé comme bombardier en piqué, notamment lors d'opérations amphibies, voire comme chasseur, en dépit de son armement limité.

Construit à plus de 1 100 exemplaires, le « Pete » n'a eu jusqu'alors que très peu les honneurs des fabricants de maquettes, Tamiya et Fujimi ayant été en leur temps presque les seuls à se pencher sur son cas avec respectivement un modèle au 1/50 et un autre au 1/72. Hasegawa, qui « revisite » depuis plusieurs années l'aviation nipponne de la guerre du Pacifique s'est en ce début d'année intéressé à ce sujet et le moins que l'on puisse dire est qu'il l'a fait avec succès. Pas de doute, ce fabricant n'est jamais aussi inspiré que lorsqu'il traite de sujets « bien de chez lui » !

Ce kit se compose d'un peu plus d'une centaine de pièces en injecté, finement gravées en creux comme on l'imagine, et avec une restitution réaliste des parties entoilées (gouvernes). D'origine, le niveau de détails est élevé, notamment au niveau de l'habitacle (composé à lui seul d'une trentaine de pièces), et il pourra même, si on le souhaite, être complété par une planche de photodécoupe qu'il faudra, malheureusement, acquérir séparément. C'est quasiment le seul défaut de cette maquette (c'est dire !), d'autant que cette planche comporte les différents haubans difficiles à reproduire autrement car ils étaient dans la réalité plats et non de section ronde. Autre bizarrerie, aucun brélage ne se trouve sur ladite planche, un comble pour un produit « de complément » !

D'ordinaire, la réalisation d'un biplan, et qui plus est d'un hydravion biplan, est toujours délicate, l'alignement des ailes étant souvent un petit challenge à lui tout seul. Ici, rien de tel, le découpage et la conception d'ensemble levant rapidement toutes les appréhensions. Seuls un peu de soin et de méthode sont nécessaires, les mâts de cabane, avec leurs larges tenons venant s'encaster dans l'intrados faisant le reste ! Le moteur est lui aussi correctement figuré, même si les deux rangées de ses cylindres sont moulées sur une seule pièce : ici, une bonne mise en peinture voir quelques fils d'allumage suffiront, d'autant que le capot est relativement enveloppant. Quant à l'armement, outre la mitrailleuse de défense arrière, il est constitué de deux petites bombes de 30 kg à accrocher sous les ailes. Enfin, un petit chariot de manutention est fourni, qui permettra une présentation simple et efficace du modèle terminé.

D'origine, la planche de décals propose trois décorations pour des appareils classiquement peints en « vert Mitsubishi » et gris en dessous, avec le bord d'attaque des ailes jaune.

Il s'agit successivement de l'avion de l'équipage Kiyomi Katsuki et Michiyo Takarada, du porte-hydravions *Chitose* dans les Salomons en octobre 1942 et qui abat un B-17 par abordage, du « Pete » de Ryoji Asanuma et à nouveau Michiyo Takarada, au même endroit mais en janvier 1943, et enfin d'un appareil du 951^e kokutai pendant l'été 1945, dont le flotter est entièrement peint en gris.

Une très jolie maquette, fort bien conçue, d'un appareil qui ne manque pas d'attrait. *Plastique injecté.*

FAIREY SWORDFISH MK I

TRUMPETER 1/32

« L'avion qui s'était trompé de guerre », c'est ainsi qu'il y a plusieurs dizaines d'années, l'*Album du Fanatique de l'Aviation* (son titre à l'époque) intitulait son article consacré au Fairey Swordfish. Et pourtant, malgré son allure désuète pour ne pas dire dépassée, le « Stringbag » (sac de ficelle, surnom du Swordfish) fut quasiment utilisé jusqu'à la fin de la guerre et fut même à l'origine de plusieurs faits d'armes comme la destruction du cuirassé allemand *Bismarck*.

Il y a maintenant une dizaine d'années, Tamiya avait marqué les esprits en éditant ce qui était alors (et est toujours aujourd'hui) son premier biplan au 1/48, sous la forme du Swordfish. Cette maquette (cf. WM n° 15), peut être la plus belle jamais réalisée par le fabricant nippon, se caractérisait par une débauche de détails et d'astuces qui permettaient à tout monteur quelque peu soigneux de venir à bout de la réalisation d'un biplan à cette échelle.

Pourquoi évoquons-nous ici cette maquette Tamiya me direz-vous ? Eh bien tout simplement parce que ce kit Trumpeter en est très étroitement dérivé, et franchement, quand on connaît la base de départ, on ne peut que s'en féliciter : quitte à copier (pardon, s'inspirer !), autant le faire à partir d'une excellente base, n'est-ce pas ? La découpe des pièces est très proche, tout comme les solutions trouvées pour réussir sans coup férir le montage des deux ailes, étape d'ordinaire délicate quand on est en présence d'un biplan. Mieux, dans la boîte, outre une planche de photodécoupe sur laquelle figurent, entre autres, les haubans (plats, comme dans la réalité), on trouve même un fuselage transparent... comme celui de la version « clear edition » de Tamiya ! Et comme le Swordfish était un avion majoritairement entoilé, aucun risque de retrouver ici les « p'tits trous » à la mode Trumpeter qui dénaturent très souvent ses productions ! Au contraire, la représentation des surfaces extérieures est particulièrement réussie. Étant donné non seulement la source d'inspiration, mais également l'échelle de ce kit, le niveau de détails général est très élevé, avec notamment un habitacle très complet, véritable... « maquette dans la maquette », avec structure tubulaire complète, réservoir de carburant à l'avant, boîtiers divers et armement. Il n'est pas impossible que certains accessoiristes se penchent prochainement sur le sujet, mais la base est excellente, voire suffisante pour beaucoup de monteurs. Le moteur n'est pas en reste, et seuls quelques fils représentant les câbles d'allumage pourront encore l'améliorer. La voilure s'assemble exactement comme sur le kit Tamiya, la possibilité de laisser les ailes repliées étant même reprise : un avantage non négligeable quand on tient compte des dimensions conséquentes de la bestiole au 1/32 (34 cm de long et 43 cm d'envergure) ! La planche de photodécoupe fournie d'origine (elle est en option chez Tamiya) est exclusivement consacrée au haubanage, chaque élément étant découpé à la dimension adéquate et s'intégrant dans les ailes au moyen d'ergots : pour rater cette étape, il va vraiment falloir y mettre du sien ! Seul petit nuage au milieu de ce ciel radieux, les pneus,

toujours en vinyte et donc aussi peu réalistes que délicats à mettre en couleur.

Pour décorer ce sympathique biplan, la planche de décals de qualité correcte et comportant la représentation des instruments du tableau de bord mais aucun stencil, propose deux options (sans aucune identification d'unité) : un avion peint en gris foncé (extra dark sea grey) et vert foncé (dark green) dessus et sky en dessous du No 825 Squadron lors de la célèbre attaque du *Bismarck*, en mai 1941, et un appareil du même squadron, mais en juillet 1940, dont le camouflage remonte beaucoup plus haut sur les flancs, ces derniers portant en outre l'insigne de l'unité.

Une très belle maquette, imposante, bien conçue et à coup sûr très spectaculaire une fois montée : en résumé l'un des plus beaux kits d'avions de Trumpeter toutes échelles confondues. *Plastique injecté et photodécoupe.*

LAVOTCHKINE LA-5

ZVEZDA 1/48

À partir du LaGG 3 construit en de nombreuses versions fut conçu le La-5 qui en reprenait, du moins à l'origine, la cellule, seulement rééquipée d'un moteur radial nettement plus performant que le Klimov en ligne d'origine. Les premiers appareils de série, initialement baptisés LaGG 5, entrèrent en service au printemps de 1942 et ne cessèrent d'être développés, notamment grâce à l'installation de propulseurs toujours plus performants : La-5FN, La-7 et finalement La-9, une machine en réalité très différente et qui servit jusque dans les années cinquante. Très appréciés des pilotes, les Lavotchkine des différentes versions servirent de montures à de nombreux aviateurs soviétiques de la Seconde Guerre mondiale.

L'an passé, le Russe Zvezda avait édité une maquette du La-5FN (que nous n'avions pas eu l'occasion d'analyser) qui, comme on peut s'en douter, a servi de base pour l'élaboration de la présente maquette qui représente la version antérieure de ce célèbre chasseur. À cet effet, et comme dans la réalité, l'une des grappes a été corrigée afin de tenir compte des différences qui se situent essentiellement au niveau du capot-moteur et de la verrière, ici avec vitrages latéraux. La qualité d'ensemble est plus que correcte, avec notamment quelques fines lignes de rivets bien discrets (pas comme chez certains...) et un niveau de détail élevé. Le poste de pilotage est particulièrement soigné, avec sa structure interne, les principaux instruments et mêmes les couples visibles de l'extérieur. Le train n'est pas en reste, avec notamment la roulette de queue rétractable et son logement. Un pilote est même prévu, mais il est tellement laid, d'un niveau si éloigné du reste de ce modèle, qu'il restera avantageusement attaché à sa grappe d'origine ! Les options sont nombreuses avec, dans le désordre, ailerons, gouvernail et becs de bord d'attaque séparés, Zvezda fournissant même de quoi laisser l'armement de bord et le moteur visibles, avec panneaux latéraux, bâti, cloison pare-feu et tous les échappements. Seul hic à ce propos, des cylindres bien peu réalistes, sans ailetage. Bref, à moins de remplacer cette « ébauche » de Shvetsov M-82A par quelque chose de plus crédible, mieux vaudra laisser cet endroit soigneusement fermé.

À ce sujet, on peut craindre un assemblage général sinon difficile, du moins compliqué, tant ce kit a été découpé, aussi bien au niveau du fuselage que des ailes, tous en plusieurs parties, une sorte de rançon des nombreuses options proposées par cette maquette.

La planche de décalcomanies, de qualité très moyenne, permet de réaliser deux avions portant le même camouflage « début de pro-



TRUMPETER 1/32



ZVEZDA 1/48



REVELL 1/72

duction », composé de noir et de vert foncé sur le dessus et avec un intrados bleu clair.

★ Le premier est le « 60 blanc » du 159. IAP en mai 1943, portant sur son flanc gauche l'inscription « escadrille Valeryi Chkalov ». ★ Le second avion, également très connu est le « 04 blanc », du 4. IAP piloté par V. M. Dmitriev, au gouvernail blanc et arborant une gueule de requin sur le capot moteur.

Au final une maquette fort bien conçue, au prix d'achat attractif, que l'on espère facile à réaliser et qui devrait donner, une fois passée entre les mains de tout monteur soigneux et quelque peu amateur d'avions russes de la « Grande Guerre Patriotique », une belle réplique du premier représentant de cette prolifique lignée de chasseurs soviétiques. À découvrir, assurément. *Plastique injecté.*

F/A-18E SUPER HORNET

REVELL 1/72

Nous ne reviendrons pas sur l'histoire du Super Hornet, dernier né de la famille du F/A-18, sorte de Hornet bodybuilt et qui remplace depuis peu le mythique Tomcat au sein des squadrons de chasse de l'US Navy. Le « Rhino » a déjà fait l'objet de nombreuses



ITALERI 1/48

reproductions en maquettes, toutes échelles confondues, Revell l'ayant pour sa part édité au 1/48 il y a bientôt quatre ans (cf. WM n° 50), d'abord en biplace (F/A-18F) puis en monoplace (E). À l'annonce de la sortie de ce kit, et en raison des liens unissant les deux fabricants, beaucoup ont pensé qu'il ne s'agissait en fait que du reboîtage du kit Hasegawa (cf. WM 68). En réalité, il n'en est rien, cette maquette, comme cela avait été le cas pour ses consœurs au « quarter scale », étant totalement différente, notamment au niveau de la découpe générale des pièces.

Par rapport au modèle nippon, auquel on ne peut s'empêcher de le comparer, ce kit est doté d'une gravure légèrement moins précise (les grilles, entre autres, sont ratées car... à l'envers, les creux étant... en relief!) mais surtout plus prononcée. La découpe, prévue d'origine pour pouvoir représenter, à partir d'une base unique, le monoplace ou le biplace (à paraître), est comme sur tout Hornet qui se respecte

assez torturée, avec fuselage moulé avec la voilure et découpé dans le sens de la longueur, et pointe avant et entrées d'air à rapporter. Le niveau de détail est correct pour l'échelle, sans plus, avec un siège en trois éléments et sur les coussins duquel est moulé le brélage, des instruments en relief ou en décals et des logements de train agrémentés de leurs seuls renforts structuraux. Que ce soit en scratch ou à l'aide d'accessoires qui ne manqueront pas de faire leur apparition, nul doute que l'on pourra aller beaucoup plus loin. Outre ses parties vitrées fines et limpides et son prix « contenu » (une — agréable — constante chez Revell), l'un des avantages de ce kit est la panoplie de charges fournies d'origine : bombes classiques ou « intelligentes », divers missiles, réservoirs supplémentaires, nacelles FLIR, tout est prévu pour garnir les onze (!) points d'emport de ce Rhino, le tout sans avoir besoin d'acheter une (ou plusieurs) boîte supplémentaire. En ces temps de crise, voilà un atout non négligeable.

WINGNUT WINGS, « LE

Il arrive que notre petit monde de maquetistes soit quelquefois bouleversé par l'apparition de nouveaux fabricants nous proposant d'emblée des modèles d'exception. Il y a quelques semaines, nous découvrons avec délectation les produits d'une marque venue de Nouvelle-Zélande, Wingnut Wings.

Au départ, une équipe d'hommes partageant la même passion pour la Grande Guerre et faisant partie de l'entourage proche de Peter Jackson, réalisateur de la trilogie du *Seigneur des Anneaux*, lui aussi grand passionné de cette période et à l'origine des dioramas du fabuleux musée Aviation Heritage Center installé sur l'aérodrome d'Omaka, en Nouvelle-Zélande. Ce sont donc des individus issus ou gravitant autour de sa société de représentations en 3 dimensions qui se sont lancés dans cette aventure. Le résultat de cette initiative n'est pas sans nous rappeler, il y a quelques années, l'effet de surprise créé par la marque Accurate Miniature, qui vint bouleverser d'un seul coup notre hobby en proposant des modèles originaux remarquablement conçus, magnifiquement réalisés et regorgeant de détails. Nous éprouvons aujourd'hui ce même genre de sentiment face à ces productions australiennes. Il faut dire que ces nouveaux venus ont tout de suite « tapé » très fort. Quatre modèles d'un coup, dont le moulage a bénéficié en amont des dernières techniques de modélisation en 3D. La qualité du moulage et la simplicité de l'assemblage laissent pantois. Il est par exemple quasi impossible de se tromper ou d'inverser un assemblage, les plots et autres tenons de centrage étant placés de façon asymétrique. Toutes les pièces, de quelque encombrement qu'elles soient, s'assemblent de manière rigoureuse, et il est peu probable qu'un « piège » surgisse en cours de montage.

Les notices sont à l'avenant de ces produits d'exception. Autant dire que nous frisons le luxe avec ces livrets au format 19 x 29 cm, entièrement en couleurs et dont la pagination varie de 22 à 26 pages, selon le sujet. La séquence des assemblages est représentée en trois dimensions avec des codes couleur facilitant la lecture et offrant une compréhension instantanée des opérations à effectuer. Chaque élément est accompagné de l'indication de la peinture à utiliser, et certains assemblages compliqués ou nécessitant une attention particulière sont doublés d'une reproduction en « loupe » qui améliore grandement la compréhension. Il faut ajouter à cela la présence de photographies d'époque, mais aussi actuel-



les, saisies sur des appareils conservés et restaurés ; une heureuse initiative qui facilitera encore le travail.

Les planches de décalcomanies sont superbes, leur réalisation ayant été confiée à Cartograf, un imprimeur bien connu des maquetistes pour ses éditions de grande qualité. Le vernis de protection est brillant, son épaisseur ni trop fine... ni trop épaisse, ceci augurant d'une dépose que nous imaginons sans souci. Pour finir, il ne faut pas oublier de parler de « l'emballage », le packaging constituant un fort déclencheur d'achat, ce qui n'a pas échappé à Wingnut. Les illustrations sont belles, le logo de la société élaboré, l'ensemble servi par une maquette d'une grande qualité graphique, le tout nous donnant, là encore, une impression de luxe. Bref, toute l'élaboration de ces produits semble avoir été mûrement pensée par cette équipe de passionnés et rien ne semble leur avoir échappé.



Pour conclure, nous dirons que malgré notre débauche de remarques dithyrambiques et méritées, il ne faut pas oublier que ces magnifiques sujets restent des maquettes à assembler et qu'il ne faut donc pas s'imaginer qu'il suffit de secouer la boîte pour que celles-ci en ressortent collées, peintes avec talent et dûment haubanées. Vu la remarquable qualité des assemblages et le peu de travail personnel (scratch) à apporter, c'est la mise en couleurs, plus ou moins réussie, qui fera toute la différence entre les maquetistes. Il ne faut pas oublier également que malgré une échelle conséquente facilitant les opérations, si l'on rate une peinture au 1/48, il n'y a aucune raison de faire une œuvre au 1/32 !

Ceci dit, précipitez-vous sur ces époustouflantes reproductions. Si vous êtes amateur d'aéronefs de la Grande Guerre, vous serez aux anges, et si vous ne l'êtes que peu ou pas du tout, il y a de fortes probabilités que le virus s'insinue en vous. Ce coup d'essai est un coup de maître, et nous attendons avec impatience les futures productions de cette talentueuse équipe.

NB. La gamme Wingnut Wings n'est disponible que sur le site de la marque : www.wingnutwings.com.

LVG C.VI

WINGNUT WINGS 1/32

Toutes les qualités intrinsèques de ces nouvelles et époustouflantes maquettes vous ont été narrées précédemment, aussi nous bornerons-nous à aller à l'essentiel. Un rapide montage à blanc révèle des assemblages d'une facilité déconcertante. Les plans de joint sont quasi inexistantes et augurent d'une préparation des pièces réduite à un minimum de travail. L'assemblage des demi-ailerons s'exécute le plus simplement du monde, ce qui est assez rare, même si un indispensable affinage des bords de fuite est à prévoir. Les éléments constituant l'habitacle et la motorisation sont absolument splendides, et le seul apport personnel consistera en la confection des diverses tringleries des commandes, des tiges de culbuteurs et des fils de bougies. L'alignement des plans et l'installation des mâts ne devraient pas réserver de mauvaises surprises, l'assemblage des ailes ayant été intelligemment pensé, de larges tenons devant assurer un calage parfait. Cerise sur le gâteau, les sabots de l'extrémité des mâts sont percés afin de recevoir les haubans. Nous pourrions regretter que le fourreau de refroidissement des LMG Spandau et Parabellum n'ait pas été fourni en photodécoupe, ce qui est très surprenant en comparaison de tout le soin et le souci de détail dont cette maquette a bénéficié. En revanche, les harnais de siège sont proposés en photodécoupe. Concernant les décorations, signalons que ces dernières sont plus attrayantes les unes que les autres. Pour six des sept modèles proposés, il faudra appliquer les fameux « losanges » accompagnés de leurs bandes de renfort. L'interprétation colorée de ces éléments sera inévitablement la cause de « crépage de chignons » entre les omniprésents spécialistes, bien souvent autoproclamés, qui parasitent notre discipline, une querelle à laquelle nous nous garderons bien de participer. Pour notre part et pour formuler un bien humble avis, nous dirons que la reproduction des coloris de l'extrados nous semble « un poil » trop foncée, et celle de l'intrados, « un poil » trop clair... Rien de réhabilitaire, donc, chacun pouvant, s'il le souhaite, user de



En guise de décoration, deux options radicalement différentes sont proposées, tout d'abord un avion entièrement « low viz », en l'occurrence un F/A-18E de la VFA-105 « Gunslingers » basé actuellement à Oceana, portant un insigne représentant une « tête de mort pistoler » sur les dérivés. Le second appareil, camouflé à la base de la même manière (dessus gris foncé, flancs et dessous gris moyen) est nettement plus haut en couleurs car il appartient à la VFA-137 et est affecté au CAG (patron du groupe aérien) de l'Abraham Lincoln. Sa décoration spéciale comprend de larges parements (fournis en décals) bleu nuit liserés de blanc sur l'arête dorsale et les stabilos, les faces externes des dérivés arborant de leur côté une bannière étoilée stylisée agrémentant des silhouettes de trois jets effectuant une manœuvre acrobatique ! Cette planche, au vernis toujours un peu trop mat à notre goût pour être parfaite, est particulièrement complète puisqu'elle

comporte tous les stencils (y compris ceux des charges externes), ainsi que les bandes antidérapantes de fuselage et même certains panneaux et grilles.

Cette « vraie » nouveauté de l'année est finalement une bonne surprise : traité de façon différente que son concurrent direct Hasegawa, ce modèle, globalement un peu moins fin, dispose en revanche d'atouts sérieux, comme un bel éventail de charges optionnelles et surtout (et une fois encore !) un prix d'achat très attractif. *Plastique injecté.*

REGGIANE RE 2002 ARIETE ITALERI 1/48

Avec le Reggiane Re 2002 Ariete (bélér), l'avionneur italien revenait à la formule du moteur en étoile essayée sur son Re 2000, un appareil qui ne connut aucun succès en Ita-

lie, combinée avec la cellule du Re 2001 à moteur en ligne. Il en résulta une machine robuste, maniable et dotée de bonnes performances qui, en raison d'une mise au point très longue, entra tardivement en service, juste avant l'armistice de 1943. L'Allemagne, qui avait envisagé un temps en produire une version équipée du moteur du Fw 190 en utilisa une centaine d'exemplaires au sein d'unités d'entraînement et même d'assaut, notamment contre les maquis en France. Après le ralliement de l'Italie au camp allié, une quarantaine de Re 2002 fut utilisée par l'aviation « cobelligérante » jusqu'en 1944.

Avion jusqu'à présent jamais représenté au 1/48 et en injecté, cet Ariete est donc l'une des grandes nouveautés Italeri pour 2009. Ce kit est proposé dans un boîtier spécial, accompagné d'un joli petit livret retraçant brièvement l'histoire de l'appareil et présentant de nombreuses photos et dessins de détails, souvent issus de manuels techniques d'épo-

E SEIGNEUR DES AVIONS »

subterfuges pour modifier ces couleurs afin de correspondre à l'interprétation qu'il croit juste.

Sept schémas de décorations nous sont donc proposés, et le choix définitif constituera, comme toujours, un cruel dilemme. Vous trouverez ainsi des appareils tous observés en 1918 et arborant, pour le premier sujet, un fuselage bois naturel recouvert d'un vernis foncé, les ailes étant recouvertes du camouflage vert et mauve sur leurs surfaces supérieures et gris bleu clair pour les surfaces inférieures ; ce schéma de décoration est le seul à offrir l'ancienne représentation des croix teutoniques. Le fuselage bois naturel revêtu de vernis clair du deuxième appareil est agrémenté de taches vert sombre appliquées au pistolet, alors que les ailes sont recouvertes du camouflage « à losanges ». Le troisième, au fuselage recouvert de vernis clair, est orné de chevrons noir et blanc. Le quatrième reprend le schéma de bois vernis foncé et arbore un « 1 Blanc » de chaque côté du fuselage. Le cinquième sujet a un damier noir et blanc sur les flancs et le dos du fuselage. Le sixième sujet est particulièrement intéressant, avec un fuselage verni clair revêtu de taches blanches appliquées au pinceau, les ailes ayant reçu le même traitement. Le dernier sujet arbore un fuselage présenté dans un ton rouille, les flancs étant décorés d'une flèche et d'un 4 blanc liserés d'un fin filet noir.

Cet appareil à l'encombrement conséquent (plus de 40 cm d'envergure !) est une pièce aussi originale que magnifique. Contrairement à ce que l'on pourrait supposer, sa réalisation est à la portée de tout maquettiste de bon niveau, la qualité des assemblages issue des dernières technologies de moulage facilitant grandement les opérations. Très vivement recommandé, bien entendu. *Plastique injecté et photodécoupe*

SE.5A « HISSO » WINGNUT WING 1/32

WNW nous propose ici la version « Hisso » du Scout Experimental 5, motorisé par un Hispano-Suiza à renvois d'arbres. Les jambes du train représentent la version en tubes d'acier typique des premières livraisons du SE5, et la présence, sur les grappes de jambes, d'un modèle plus tardif, en bois, augure d'une future déclinaison de l'appareil (Wolsley Viper). L'habitacle est particulièrement complet, c'est-à-dire plein comme un œuf. Le travail personnel consistera uniquement en l'indispensable confection de la tringlerie de toutes les commandes, mais que l'on se rassure, la notice (de 22

pages...) propose un schéma clair accompagné, comme si cela ne suffisait pas, d'une photographie saisie sur un appareil restauré. Les ailes ont elles aussi bénéficié d'une attention particulière, avec un revêtement très crédible, mais surtout avec la présence des trappes d'observation du système de contrôle des ailerons. En effet, les poulies et le câblage sont représentés au sein de l'aile, et il ne restera plus qu'à installer la petite vitre triangulaire



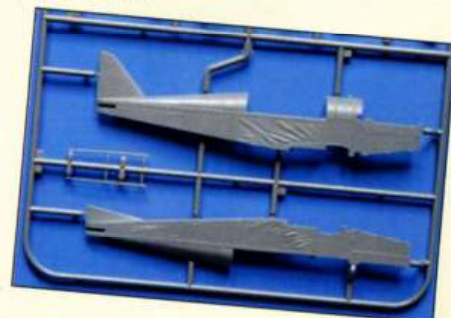
d'observation fournie ici en plastique cristal. Les armes sont absolument superbes et le moulage des chargeurs tambour est d'une grande finesse.

Au chapitre des belles surprises, deux fuselages nous sont proposés, dont un qui retiendra particulièrement l'attention puisque ses flancs sont garnis d'un effet plissé de la toile ! Le rendu nous semble un petit peu exagéré, mais il sera facile, pour ceux qui le souhaitent, de modifier cet aspect par un léger ponçage. Le laçage de la toile, si caractéristique de cet appareil, est parfaitement rendu même si, là aussi, nous trouvons l'aspect un peu trop présent. Le moteur Hispano est absolument magnifique et nous vous recommandons, comme le stipule la notice, de ne pas coller le capot supérieur afin de pouvoir exhiber cette belle pièce à la demande. Parmi les pièces optionnelles, nous trouvons deux hélices, deux radiateurs et deux pare-brise, le choix de l'utilisation de ces éléments dépendant de la décoration de l'appareil préalablement retenue. Pour finir, une petite planche de photodécoupe offre les har-

nais de siège, le levier d'armement et le collimateur de la mitrailleuse Vickers. Le haubanage de cet appareil est assez complexe, mais à cette échelle et avec un peu de patience et de méthode, on doit pouvoir se sortir aisément de cette tâche. La planche de décalcomanies, superbe, offre quant à elle des couleurs de cocardes et des drapeaux de gouvernail bien restitués.

Tous les appareils sont recouverts de l'incontournable teinte de camouflage PC 10 (Protecting Covering Spec10), une couleur laissée à l'appréciation de chacun car incluant dans la réalité quatre teintes de base, par la suite vernies. Les décorations des appareils anglais sont rarement « glamour », cependant les cinq sujets retenus par le fabricant revêtent quelques petites fantaisies. Nous trouvons ainsi en premier lieu un appareil dont le fuselage est agrémenté d'un « F blanc » et d'une barre horizontale blanche. Puis un appareil d'une unité d'entraînement baptisé à la décoration particulièrement attrayante, avec une tête de cervidé sur le plan fixe de la dérive et sur le fuselage une bande blanche horizontale accompagnée d'étoiles et de demi-croissants de lune. Le troisième sujet est le plus sobre avec seulement des protections de roues peintes en blanc, ainsi qu'une bande verticale de la même couleur peinte à l'aplomb du fuselage, constituant la seule fantaisie. Le quatrième sujet est nettement plus attrayant avec un large « 4 blanc » ornant le fuselage, mais accompagné surtout d'une bande de fuselage rouge liserée de blanc contenant la représentation d'une silhouette de kangourou également traitée en blanc. Le dernier sujet est lui aussi digne d'intérêt puisque ses protections de roues sont peintes en blanc, comme l'éclair ornant son fuselage ; ce dernier est également agrémenté d'un « K noir » liseré de blanc, que l'on retrouve sur les ailes. Les mâts interplans sont ponctués de rayures noires et blanches, et les pales de l'hélice sont partiellement recouvertes de gris.

Encore un magnifique sujet servi par une technologie et un moulage d'exception. *Plastique injecté et photodécoupe*





TRUMPETER 1/32



RS MODELS 1/72

que. Disons-le tout de go, cette maquette est assez décevante, en tout cas si on la compare avec la production habituelle du fabricant bolognais. En effet, outre quelques problèmes de formes, la gravure en creux est très prononcée (on dirait du Matchbox des belles années...), tout comme le rivetage, que l'on croirait, lui, sorti de chez Trumpeter. Comme références, on a fait mieux ! La reproduction de l'entoilage, sur les gouvernes, est également surdimensionnée et devra être sensiblement atténuée par ponçage. Côté détails, la situation est un peu meilleure, le poste de pilotage ayant visiblement fait l'objet d'une certaine attention, ce qui se traduit par la représentation de la structure interne et des principaux boîtiers ou instruments, ou encore le brélage moulé avec le siège. Si les puits de train sont, comme dans la réalité, bien vides, il est cependant possible de laisser les volets ouverts, leur structure interne, ainsi que leurs logements, étant figurés. En revanche le moteur, avec ses couronnes de cylindres séparées, est quelque peu basique : heureusement, le capot, bien enveloppant, viendra avantageusement masquer cette lacune. La planche de décals, de bonne qualité, est de dimensions réduites mais permet toutefois de reproduire six appareils différents. Tout d'abord trois Ariete de la Regia Aeronautica, identiquement camouflés en vert olive et gris pâle et appartenant respectivement à la 208a squadriglia du 5° Stormo basé à Crotone en 1944, à la 239a Squadriglia du 102° Gruppo à Reggio Emilia en 1943, tandis que le dernier est l'avion du « patron » du 5° Stormo basé à Foggia en août 1943. La quatrième option concerne un Re 2001 de l'aviation cobelligérante, sur lequel les nouvelles cocardes tricolores ont été apposées sur des zones fraîchement repeintes et avec un bel insigne sur la dérive. Les deux dernières variantes concernent deux avions de la Luftwaffe, le premier du « Geschwader Bongart » basé à Bourges en 1944 et camouflé en deux tons de vert avec un dessous bleu pâle, et le second un Ariete d'une unité indétermi-

née basé à Bologne en 1944, camouflé cette fois en trois tons de gris et avec un mouchetis prononcé sur les flancs du fuselage et la dérive. Pour l'anecdote, la planche de décals ne comporte aucune svastika.

Plastique injecté.

BAC LIGHTNING F.1A/F.3

TRUMPETER 1/32

Le BAC Lightning est assurément l'un des appareils les plus originaux de toute l'histoire de l'Aviation. Il faut dire qu'avec ses réacteurs superposés, sa voilure ultra-mince et à la flèche prononcée et son fuselage ovale, il ne laisse personne indifférent. Avec lui, on aime ou on déteste, la demi-mesure est impossible. Dernier chasseur conçu intégralement en Grande Bretagne, ce biréacteur bisonique avait pourtant été envisagé à l'origine pour assurer l'intérêt, en attendant l'arrivée d'avions plus performants... qui finalement n'arrivèrent jamais, si bien qu'il fut finalement retiré du service en 1988 après presque trente ans de carrière ! La version F.1A, la première réellement opérationnelle, se distinguait par sa perche de ravitaillement en vol (non proposée dans le kit...), un équipement radio différent et des carénages de câblage électrique sur le ventre. Le F.3, première version de « seconde génération », qui apparut deux ans plus tard (1962) avait également reçu plusieurs améliorations (radar, possibilité de tirer le missile Red Top) et se caractérisait principalement par sa nouvelle dérive, plus large et au sommet tronqué.

Très souvent représenté en maquettes, pratiquement depuis son apparition, le Lightning n'avait cependant jamais eu les honneurs du 1/32, du moins en injecté. Trumpeter, qui vient de lancer une série de maquettes de cet appareil étrange au 1/72 (cf. WM n° 68) n'a pas hésité à le décliner rapidement au format « king size » ce qui nous vaut un kit aux dimensions conséquentes (52 cm de long !). Ce qui frappe le plus à l'ouverture de la boîte aux dimensions forcément conséquentes, c'est assurément le nombre peu élevé de pièces, du moins si l'on tient compte de l'échelle. Ceci est sans doute dû aux formes assez simples de l'avion, mais aussi au fait que le fabricant chinois ne propose pas ces petits « plus » (baies d'avionique ou d'armement ouvertes, réacteurs, etc.) dont il est habituellement si friand, seuls les aérofreins étant fournis séparément. Rassurez-vous en revanche, question rivets, Trumpeter n'a pas perdu la main et des petits trous, il y en a... et même beaucoup ! Rien de catastrophique toutefois et une bonne couche d'apprêt pourra suffire à atténuer cet effet, invisible sur les appareils réels comme toutes les photos l'attestent. Grande échelle oblige, le niveau de détail est élevé, principalement au niveau du poste de pilotage, fort bien traité, avec siège très complet (mais sans aucun brélage), instruments et interrupteurs en relief, les cadrans du tableau (en plastique transparent) étant imprimés sur un film. Autre partie bien figurée, l'entrée d'air avec sa manche à air séparé par un cône radar qu'il vaudra mieux lester pour assurer une assise correcte. Le train n'a pas non plus été négligé, avec des puits alaires très peu profonds, comme sur le vrai et des jambes en métal pour renforcer la solidité. En revanche, les pneus sont toujours en vinyle et donc peu pratiques à utiliser. Afin de pouvoir réaliser les deux versions annoncées à partir de la même base (ce qui a engendré quelques oublis, comme une prise d'air sur le dos), deux dérives différentes sont fournies, ainsi que des obturateurs des sorties des canons et une paire de missiles Red Top à la place des Firestreak pour le F.3.

Les trois planches de décals fournies contiennent tous les motifs (stencils compris) pour décorer deux appareils bien évidem-

ment entièrement métal naturel, mais très hauts en couleur. Le premier est un F.1A du No 56 Squadron en 1963, dont les bords d'attaque de la voilure, l'arête dorsale et la dérive sont peints en rouge, cette dernière recevant l'emblème de l'unité, un phénix, tandis qu'un damier rouge est blanc est peint sous la verrière, de part et d'autre de la cocarde. L'autre déco est également spectaculaire car elle concerne un F.3 du No 111 Squadron (« Treble One ») en 1965 dont l'arête dorsale et la dérive sont noires, celle-ci recevant en outre un parement jaune orné de l'insigne du squadron, une croix pattée ornée de trois cimetières.

Si vous aimez, entre autres, les machines « qui n'ont pas un physique facile » et le challenge représenté par la réalisation d'une livrée métallique et si, en plus, il vous reste encore un peu de place chez vous, ce Lightning « géant », aussi imposant que simple à monter est fait pour vous.

Plastique injecté et métal.

CURTISS HAWK II

RS MODELS 1/72

Le Hawk II fait partie d'une longue lignée de biplans construits dans les années trente par Curtiss et utilisés aussi bien par l'USAAC que par la Navy et certaines autres aviations. Concrètement, le Hawk II, malgré son nom, était différent du Hawk I (Curtiss P-6) à moteur en ligne, puisqu'il s'agissait en réalité de la version d'exportation du F11C Goshawk utilisé par l'US Navy. Outre un moteur très légèrement différent, le Hawk II possédait un réservoir plus grand lui conférant une autonomie supérieure. Cet appareil fut vendu à sept pays, les principaux utilisateurs étant la Turquie (19 ex.), la Colombie (16 ex. en version hydravion) et la Chine (52 ex.).

Ce petit biplan (10 cm de long au 1/72...) est caractéristique des réalisations de RS Models qui l'édite pour l'anecdote sous trois boîtages différents. Ce kit se compose de deux grappes de plastique beige d'excellente facture (commune à toutes les boîtes et comprenant donc trois modèles de dérive, deux types d'hélice et même une paire de flotteurs), avec notamment une bonne restitution de l'entoilage, complété cette fois par de la photodécoupe (en couleur pour le tableau de bord ou le brélage) et de la résine (moteurs, deux modèles de capot, carénage ventral et roues). Le niveau de détails, sans être pléthorique, est cependant suffisant, notamment si l'on tient compte de l'aspect « miniature » de l'oiseau et c'est en fait le montage lui-même qui représentera un petit challenge. En effet, un biplan à cette échelle demande toujours un certain savoir-faire, les mâts de cabane et d'entreplan devant être affinés et soigneusement collés, les ailes minutieusement alignées, le tout avant de passer au haubanage proprement dit, pour lequel la notice de montage n'est guère explicite, l'illustration du couvercle étant pour sa part plus claire.

Pour ce boîtage, trois décorations sont proposées par une planche de décals fort bien faite, et qui concernent trois Hawk II entièrement aluminium : le premier, civil, l'un des deux biplans achetés par l'Allemagne et utilisé par le célèbre Ernst Udet en 1936, lors des JO de Berlin (anneaux peints sur le fuselage), le deuxième de la Fuerza Aerea Boliviana (un ancien appareil colombien), l'un des rares avions de ce type à avoir « fait le coup de feu » lors de la guerre du Gran Chaco en 1933, et le troisième, utilisé par l'armée de l'Air thaïlandaise en 1936. Une très sympathique maquette mais qui, comme tous les appareils de ce type et à cette échelle, demandera quand même une certaine pratique.

Plastique injecté, résine et photodécoupe.