R243 couv 10/11/11 10:31 Page 1

REPLIC

N°243

NOVEMBRE 2011

MENSUEL

Toutes les nouvelles maquettes et

1/48 MiG 21 R



1/72



1/32

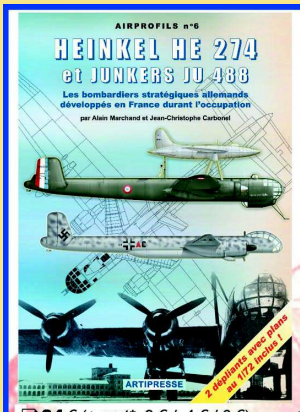
P-51D Mustang

Douglas Devastator



Espagne : 7,05 E
Portugal : 7,50 E
Luxembourg : 8,00 E
Grèce : 8,00 E
Belgique : 7,50 E
Italie : 7,50 E
Suisse : 12,00 FS
Canada : 12,00 CAN $

M 02955 - 243 - F: 6,50 €



❑ **24** € (+ port* 3 € / 4 € / 6 €)
Heinkel He 274 & Ju 488 -
Les bombardiers stratégiques allemands développés en France durant l'occupation.
72 pages + deux dépliants A1, dos carré, (photos N&B, plans, profils couleurs)



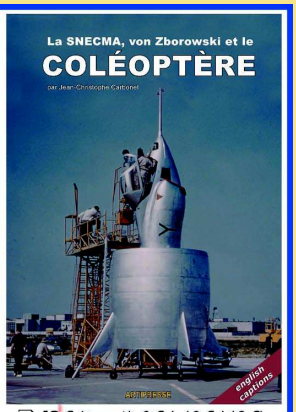
❑ **18** €,(+ port* 3 € / 6 € / 8 €)
Les opérations de l'aviation péruvienne durant le conflit de 1941 avec l'Equateur.
En langue espagnole.
60 pages (100 photos N&B, cartes, 30 profils coul.)



❑ **14** €,(+ port* 3 € / 6 € / 8 €)
CIEL DE GUERRE n°20
La force aérienne israélienne de 1949 à 1956
L'ère des Jets - La campagne du Sinai
80 pages (100 photos N&B, 62 profils coul., cartes)



❑ **14** €,(+ port* 3 € / 6 € / 8 €)
CIEL DE GUERRE n°19
Les Espagnols de la Luftwaffe (2ème partie)
Les Espagnols de la Wehrmacht :La Division Azul
80 pages (120 photos N&B, profils coul.)



❑ **48** € (+ port* 6 € / 10 € / 18 €)
LA SNECMA, VON ZBOROWSKI ET LE
COLEOPTERE
260 pages (650 photos et dessins, plans à échelle)



❑ **58** € (+ port* 6 € / 10 € / 18 €)
LE CROUPE DE CHASSE ÎLE DE FRANCE
340 Sq. de la RAF
320 pages, format 23 x 31 cm
(500 photos N&B, profils coul.)

BON DE COMMANDE à l'ordre de ARTIPRESSE :

Nom & Prénom

Adresse

Code Postal **Ville** **Pays**

montant total de la commande **règlement par** ❑ **Mandat** ❑ **Chèque**

❑ **CB (Carte Bleue, VISA, MASTERCARD)**

cryptogramme :

n° carte **date expiration :** /

envoyer votre commande à : ARTIPRESSE, 119 rue Anatole France, 93170, BAGNOLET

*** : Pour les frais de port, le premier montant est celui correspondant aux envois vers la France métropolitaine, le deuxième correspond aux envois vers l'Europe, les DOM et les TOM et le troisième aux envois vers le reste du monde.**
Pour l'envoi groupé de trois ouvrages et plus, les frais de port seront au maximum de : 9 € / 15 € / 24€, respectivement

AZUR

adressez vos commandes par correspondance à : AZUR
1015 rue Maréchal Juin, 77000 VAUX LE PENIL

azurpublications@yahoo.fr

Envoyez vos commandes accompagnées du règlement (chèque ou mandat) à l'ordre de AZUR
Participation aux frais d'envoi (France) : 6€
quelque soit le montant de la commande
NOUS ACCEPTONS LA CARTE VISA

MAQUETTES EN PLASTIQUE AVIONS 1/32

SPECIAL HOBBY Buffalo néerlandais & japonais	48,00€
HOBBY BOSS F-84G Thunderjet déco française	52,00€
ZOUKEI -MURA Douglas A-1H Skyraider	199,00€
ZOUKEI-MURA Fw Ta 152H-1 (quantité limité)	140,00€
SPECIAL HOBBY Mitsubishi A5M4 Claude Hi-Tech	58,00€
SPECIAL H. Curtiss H-75M/N/O Hawk (Arg., Chine, Thai.)	58,00€
AZUR Caudron C.714C.1. GC 1/145	40,00€
AZUR Caudron C.714C.1. Finlande	40,00€
SPECIAL HOBBY Nakajima Ki-27Kó Nate	48,00€
FLY Bachem Ba 349V (M-17, M-22, M-23)	34,00€
FLY Bachem Ba 349A	34,00€
AZUR Bloch MB 152C.1	44,00€
SPECIAL HOBBY MS 406 (Finlande, France)	45,00€
AZUR Dewoitine 520C1 série High Tech	42,00€
AZUR Dewoitine 520C1(boîte normale)	30,00€

MAQUETTES EN PLASTIQUE AVIONS 1/72

AZUR SO.4050 Vautour II B (4 décos françaises)	**29,90€**
Nos boîtes contiennent une pochette supplémentaire avec une déco israélienne et une française (en plus des 4 décos françaises) -série limité-	
AZUR SO.4050 Vautour II N (4 décos israéliennes)	**29,90€**
Nos boîtes contiennent une pochette supplémentaire avec deux décos françaises (en plus des 4 décos israéliennes) - série limitée-	
RS MODELS Kawasaki Ki-61-II Kai canopée bulle	**20,00€**
RS MODELS Kawasaki Ki-61-II Kai prototype	**20,00€**
AZUR-FRROM PZL-P.24 roumain et bulgare	**16,00€**
AZUR CAMS 37Lia (version liaison "amirauté")	**22,00€**
AZUR PZL-P.24 grec	**18,00€**
SPECIAL HOBBY BF2C-1 Hawk III US Navy	**18,00€**
SPECIAL HOBBY model 68 Hawk III Chinese Ace	**18,00€**
SPECIAL HOBBY Meteor Mk.4 argentins	**25,00€**
AZUR Koolhoven Fk-58C.1 moteur G&R	**18,00€**
AZUR Koolhoven Fk-58C.1 moteur H-S	**18,00€**
SPECIAL HOBBY Mustang Mk.I soviétique	**16,00€**
VALOM MD 450 Ouragan France	**20,00€**
VALOM MD 450 Ouragan Israel & France	**20,00€**
VALOM MD 450 Ouragan Inde & Salvador	**20,00€**
EDUARD Grumman F6F-3 Hellcat Profipack	**16,00€**
FLY Caproni Ca.101	**32,00€**
FLY Whitley Mk. V	**42,00€**
FLY Whitley GR Mk. VII	**42,00€**
RS MODELS Dewoitine D.520 FFI	**19,00€**
RS MODELS Dewoitine D.520 France 1940	**19,00€**
RS MODELS Dewoitine D.520 Bulgaria	**19,00€**
RS MODELS Junkers Ju 86P	**42,00€**
RS MODELS Junkers Ju 86R	**42,00€**
SPECIAL HOBBY SAAB J-21A	**20,00€**
AZUR Breguet Br 693A-2	**25,00€**
SPECIAL HOBBY SAAB J-21R premier jet suédois	**20,00€**
MPM Gloster Meteor F Mk.I	**24,00€**
RS Models Flettner Fl 282	**20,00€**
SPECIAL HOBBY Avro Anson Finish Service	**30,00€**
AZUR FRROM Vickers Vildebeest Mk. III	**29,00€**
SPECIAL H. Blackburn Skua Mk.II Silver Wings	**24,00€**
SPECIAL HOBBY Hawker Sea Fury T.20	**22,00€**
SPECIAL H. Hunting P. Pembroke Scandinavian Service	**30,00€**
SPECIAL H. PV-2 Harpoon (France/Brésil/Pays-Bas)	**30,00€**
SPECIAL HOBBY Me 163A avec Scheuch-Schlepper	**18,00€**
KOPRO Bloch MB 200 (nouveau : vrale version française)	**18,00€**
AZUR CAMS 37E (version école et liaison)	**22,00€**
AZ Models Bucker Bu 181 allemand	**20,00€**
AZ Models Bucker Bu 181 étrangers	**20,00€**
AZUR-FRROM Rogozarski IK-2 yougoslave	**16,00€**
AZUR-FRROM Rogozarski IK-2 croate	**16,00€**
AZUR Supermarine Sea Otter ASR Mk.II post-war	30,00€
AZUR S. Sea Otter Mk.I/ASR Mk.II, France & NL	30,00€
SPECIAL HOBBY F-82G Twin Mustang	30,00€
SPECIAL HOBBY Nakajima Ki-43-III Kó Hayabusa	18,00€
SPECIAL HOBBY P-40F Warhawk *Guadalcanal*	20,00€
SPECIAL HOBBY Nakajima Ki-115 Tsurugi	18,00€
SPECIAL HOBBY Nakajima Ki-115 Tsurugi 1946	18,00€
MPM Gloster Meteor Mk.III	22,00€
AZUR F-86K Sabre Dog Armée de l´Air & Bundesluftwaffe	20,00€
AZUR-FRROM Rogozarski IK-3 Défense de Belgrade	16,00€
AZUR-FRROM Rogozarski IK-3 Combats d'avril 1941	16,00€
AZUR-FRROM Rogozarski IK-3 Prototype au combat	16,00€
MPM Breda Ba.88B Lince	24,00€
SPECIAL HOBBY CAC CA-9 Wirraway	20,00€
SPECIAL HOBBY Bermuda Mk.I	22,00€
AZUR Nieuport Delage Ni-D 62	15,00€
SPECIAL HOBBY Fairey Fulmar N1854 Prototype	20,00€
AZUR FRROM Fw 58 B hongrois et roumain	27,00€
AZUR FRROM Fw 58 B brésilien et argentin	27,00€
SP. HOBBY SB2A-3 Buccaneer US NAVY	22,00€
SP. HOBBY D-558-2 Skyrocket "Jet and Rocket"	18,00€
SP. HOBBY Blackburn Skua Mk.II	22,00€
SP. HOBBY Blackburn Roc	22,00€
AZUR FRROM Nieuport Ni.29 France, Belgique	15,00€
AZUR FRROM Nieuport Ni.29 Suède, Esp., Italie	15,00€
AZUR FRROM Ni.29 / Nakajima Ko-4 Jap., Thai.	15,00€
AZUR FRROM JIS/JRS 79B Bomb. roumain IIGM	36,00€
AZUR FRROM JRS 79B-1 Bomb. roumain IIGM	36,00€
AZUR/FRROM Fleet 10G (Roumanie)	15,00€
AZUR/FRROM Fleet 16 Finch *(RCAF, Chine, Portugal)*	15,00€
AZUR MD-311 Flamant avec armements A/S	28,00€
MPM Boston Mk.IV/V (RAF & Gpe Lorraine)	28,00€
AZUR/FRROM IAR-39 avion d'observation Roum.	24,00€
AZUR Marcel Dassault MD 312/315 Flamant	28,00€
AZUR Baltimore Mk.V GB I/17 Picardie	25,00€
AZUR Potez 63-11	25,00€

MAQUETTES EN PLASTIQUE AU 1/48

SPECIAL HOBBY Breda Ba.65 A-80 biplace	42,00€
SPECIAL HOBBY Potez 633 bombardier	44,00€
SPECIAL HOBBY T-2 Buckeye	38,00€
SPECIAL HOBBY Breda Ba.65A-80	36,00€

MAQUETTES EN RESINE

1/72 Planet Models Dassault Mirage G8-01	**55,00€**
1/72 PLANET MODELS Arsenal Delanne 10C.2	**36,00€**
1/72 PLANET MODELS Douglas DC-5	**60,00€**
1/72 REPLICA 21 Latécoère 294	**65,00€**

NOUVEAU au 1/72

REPLICA 21 Loire-Nieuport SNCAO LN-10 85,00€



ouverture au public
les vendredi (de 14h à 19h)
et samedi (de 11h à 19h)
rue Claude Decaen (en face du n°66) Paris 12e, Mo Daumesnil.

p03 ourse 243 16/11/11 11:00 Page 3

REPLIC

3 bis rue Castères · 92110 Clichy, France
Tél / Fax : 33 - 01 47 31 69 53
Télephone de la rédaction : 09 60 47 05 31
dtu.sarl@wanadoo.fr
DIRECTRICE DE LA PUBLICATION
Martine Diagne

REPLIC ®
est une publication de D.T.U. Sarl

R.C.S.: Nanterre B 384789103
Marque déposée à l'INPI : sous le n° 1-630-842

Siège social :
3 bis rue Castères, 92110 Clichy la Garenne, France

REDACTION

DIRECTRICE DE LA REDACTION
Martine Diagne

REDACTEUR-EN-CHEF
François Verdu
PHOTOS
François Verdu & auteurs
MISE EN PAGE
François Verdu



COLLABORATEURS
France • Didier Adam, José Alvarez, Réza Azimi, Alain Berhnard, Sébastien Berti, François-Régis Binder, Jean Bodson, Jean-Philippe Camus, Olivier Canon, Philippe Couderchon, Vincent Dhorne, André Dulieu, Rodolphe Gire, Marc Guerrero, Nordine Khadir, Christian Lemzaouda, Jimmy Lhoste, Christophe Marie, Régis Marteau, Philippe Martin, Jean-Louis Maupoint, Didier Ménanteau, Serge Millot, Benoit Nédelec, Georges Olivereau, Jean-Paul Poisseroux, François Portier, Patrice Roman, Christophe Romary, Eddie Rosier, Eric Sanvoisin, Alain Saccoccio, Olivier Spiridon, Christophe Verdoux, Frédéric Vergnères.

Etranger • Rex Barker, F. William Coffman, Guennadi Sloutski, Diego Rogoz, Frank G. Rozendaal.

ADMINISTRATION

SERVICE ABONNEMENTS
Martine Diagne, Monique Moses
COMMERCIAL & PUBLICITE
dtu.sarl@wanadoo.fr

REPLIC – D.T.U. Sarl
Tél. : 01 47 31 69 53 (**avant 12h**)

La reproduction, même partielle, des articles et illustrations de ce magazine est interdite sans l'accord écrit de l'éditeur et des auteurs. La rédaction n'est pas responsable des textes et illustrations qui lui sont envoyé à la seule initiative de leur expéditeur.
All rights reserved; this publication may not be reproduced in part or in whole without written permission from the publisher.

Mise en page • Apple
Impression • Imprimerie **SIEP**
ZA les Marchais 77590 Bois-le-Roi
Conseil fabrication • Marc Bouhana
Distribution : **N. M. P. P.**
Distrib. Belgique : **Tondeur Diffusion**
Numéro de commission paritaire : 0212k81267
Dépôt légal : à la date de parution

Distribution internationale : **Export Press**
91 rue de Turenne, 75003 Paris, France

N°243

NOVEMBRE 2011

4/5 Librairie
6/11 Accessoires
54 Salon
55 Clubs
56/57 Télex
58/66 Nouveautés



Numéros épuisés : 1 à 27, 30 à 32, 34, 36 à 47, 50 à 53, 57, 59, 70, 71, 75 à 78, 100 à 102, 107 à 109, 121, 126 à 128, 147, 148, 176, 182, 189.
Autres numéros disponibles à nos bureaux : 5,35 E l'exemplaire jusqu'au n°55 (inclus), 5,95 E à partir du n°56 et 6,50 E à partir du n°185
Frais de port : pour 1 ou 2 ex.
France : 1 E / Europe et D.T. : 2 E / Autres : 3 E
A partir de 3 ex.
France : 2,50 E / Europe et D.T. : 4 E / Autres : 5 E
Abonnement tarif (par voie de surface) :
1 an / 12 numéros : **62 E** pour la France,
74 E pour l'étranger (Europe),
82 E (autre qu'Europe).
Pour le port par avion : nous consulter

16 / 21
Douglas Devastator
AIRFIX 1/72e



44 / 53
MiG 21 R
Academy 1/48e

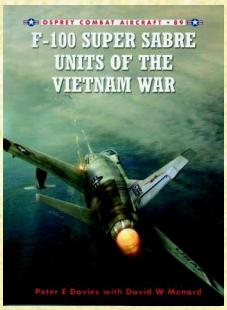


22 / 49
NA P-51D Mustang
Tamiya 1/32e

En librairie

Nos remerciements aux éditeurs pour les échantillons fournis.

F-100 Super Sabre units of the Vietnam war

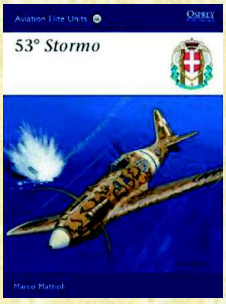


Osprey Combat Aircraft n°89

Par Peter E Davies & David W Menard, format 185 x 248 mm, 96 pages, 88 photos en N & B et en couleur, 27 profils en couleur, texte en anglais.

Le volume sur le F-100 arrive à point nommé avec les sorties des différents modèles récemment apparus sur le marché. C'est une bonne occasion de se remettre dans l'histoire de ce conflit qui prit fin il y a bientôt quarante ans. Les auteurs présentent l'appareil, puis son engagement avec un texte riche qui suit chronologiquement le déroulement de la guerre. Les missions de bombardement, les wild weasel et les incartades en zone démilitarisée sont décrits. Une belle série de profils en couleur nous montre des Super Sabre aluminium et au camouflage type "Vietnam". Les photos qui parsèment les pages sont dans une majorité inédites et peu souvent de grande taille. Il s'agit principalement de vues générales. Ce livret historique se lit facilement. Nul doute que l'on pourra y trouver la motivation pour monter une réplique de ce fameux avion. **F. V.**

53° Stormo

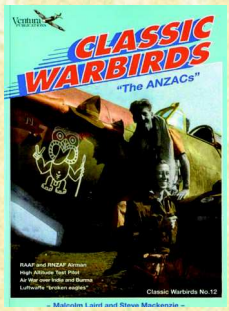


Aviation Elite units n°38

Par Marco Mattioli, format 185 x 248 mm, 96 pages, 88 photos en N & B et en couleur, 27 profils en couleur, texte en anglais.

Formée en mai 1936, cette unité fut tout d'abord équipée de Fiat CR 32 puis de CR42. Plus tard ce fut de Macchi C 200 et 202, et aussi de Messerschmitt Bf 109G. On se doute que cet éventail de machines offre un riche tableau de camouflages que l'on peut apprécier en pages centrales avec près d'une quarantaine de profils. Ceux-ci sont accompagnés de copieuses légendes que l'on trouve à la fin du livre. Le 53° Stormo fut largement déployé dans le bassin méditerranéen. Le texte décrit quelques missions et les six chapitres se dévorent en quelques heures. Beaucoup de clichés sont connus, et de petite taille. Nous bénéficions aussi de quatre images en couleur d'époque. Les camouflages italiens sont très intéressants et apportent toujours une touche d'originalité dans une collection de chasseurs de la Seconde Guerre mondiale. Vous y trouverez sûrement de quoi satisfaire votre appétit de mieux connaître l'histoire de l'aviation de cette période et, pourquoi pas, de l'illustrer par une maquette. **F. V.**

The Anzacs



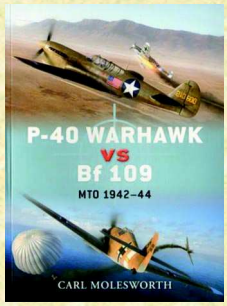
Classics Warbirds n°12

Par Malcolm Laird & Steve Mackenzie, Ventura Publications, format 175 x 240 mm, 72 pages, 94 photos en N & B, 32 profils en couleur, texte en anglais.



ANZAC : Australian and New Zealand Army Corps. Ce Classic Warbirds est une version enrichie d'un volume épuisé consacré au même sujet dans cette collection (Classics Warbirds, vol 2). Il décrit la carrière de dix pilotes australiens et néo-zélandais ayant volé sur Spitfire ou Hurricane et basés en Angleterre, au Moyen Orient ou sur le théâtre d'opérations CBI (China, Burma, India). Les photos proviennent de collections privées, des pilotes ou leur famille. Il s'agit des : Wing Commander Roy Buchanan (NZ), Wing Commander Johnny Checketts (NNZ), Pilot Officer Hugh Dean (NZ), Sq Leader Graham Falconner (Au), Group Captain Colin Gray (NZ), Flight Lieutenant Edward Hall (Au), Sq Leader Don Mac Lean (Au), Flight Lieutenant Alan Peart (NZ), Flight Lieutenant Lawrence Weggery (NZ), et le Sq Leader Jeff West (NZ). Les machines et les hommes sont illustrés par des photos inédites pour la plupart, et accompagnés de profils multi vues en couleur. Pour moins d'une quinzaine d'Euros vous pouvez découvrir l'histoire de quelques héros des antipodes de l'aviation de la Seconde Guerre mondiale. **F. V.**

P-40 Warhawk vs Bf 109, MTO 1942-44



Par Carl Molesworth, Osprey Publishing, format 185 x 248 mm, 80 pages, 88 photos en N & B, 32 profils en couleur, texte en anglais.

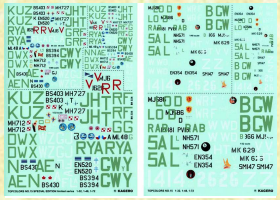
De l'été 1942 au printemps 1944 les pilotes de P-40 de la 9th AF et de la 12th AF furent confrontés à leur homologues des forces de l'Axe sur Bf 109 en Afrique du Nord et en méditerranée. Cette période clé vit la défaite des Allemands et des Italiens sur de nombreux fronts. Ce livre met l'accent sur un duel particulier avec ces deux appareils qui eurent l'occasion de confronter à maintes reprises pendant deux années. Le schéma de la collection est respecté. On a une description technique des deux avions, puis une mise en place des forces en présence, la formation des pilotes, de l'organisation, et des tactiques des deux camps avec le portrait de Levi R Chase Jr et de Joachim Müncheberg. Enfin vient le chapitre de combats suivi d'une analyse et de listes des tableaux de chasse. Ces petites synthèses autour de deux appareils est un filon pour Osprey qui va encore nous offrir des pages d'histoire sous une facette qui n'avait pas encore été approfondie avec autant de régularité. **F. V.**

Supermarine Spitfire Mk.IX



Par Tomasz Szlagor et Janusz Swiation, Kagero, Top colors n°15, 2010, 34 pages, 20 profils couleurs, texte en anglais/polonais, format yy x yy mm.

Après la sortie au 1/32e d'une maquette de Spitfire Mk.IX chez un célèbre fabricant japonais, l'éditeur polonais Kagero nous présentait ce magnifique ouvrage en 2010. En rupture très rapidement, voici sa réédition pour 2011 en "Special Edition" uniquement avec deux superbes planches de décalques et la possibilité de représenter la totalité des vingt appareils présents en profils aux trois échelles 1/72e, 1/48e et 1/32e. Nous disposons donc de quatre Spitfire polonais, de quatre français (Le LOoD de Pierre Clostermann du 602 Sqn, le GWoB du S/Chef Denis Boudard et le GWoY sans indication de pilote du 340 Sqn et enfin le L5oA du S/Lt Raphaël Lombaert du 329 Sqn), d'un norvégien, d'un canadien, de deux américains, d'un sud-africain, d'un tchèque et de deux israéliens d'après-guerre. Les quatre Spitfire restants appartenant tous à des unités anglaises. Tous les appareils portent le camouflage classique RAF excepté les deux appareils américains basés en Tunisie et en Italie et un appareil du 81 Sqn qui sont en camouflage désertique de Sand Brown et Dark Earth sur Azure Blue. Un des deux appareils israéliens voit sa teinte ocean grey remplacée par du Brown et le Spitfire de la SAAF porte du dark green et dark earth sur azure blue. Les profils, comme à l'accoutumée chez cet éditeur, sont de superbe facture et nous présentent les appareils côté gauche et côté droit avec, pour certains, des vues de dessus. Les décalques sont superbes et d'une extrême finesse. Avec un très bon pouvoir adhésif et ne présentant pas de "silvering" au séchage, elles sont imprimées par la marque italienne Cartograf ce qui est gage de qualité. Pour un prix éditeur de moins de 20 _, il ne faut vraiment pas se priver. **X. X.**



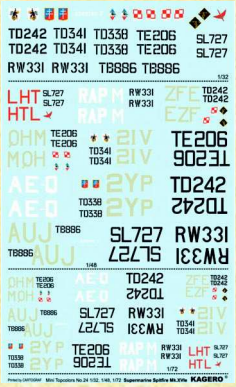
Supermarine Spitfire Mk.XVIe



Par Janusz Swiation, Kagero Topcolors n°24, 2011, 18 pages, 8 profils couleurs, texte en anglais & en polonais.

La sortie récente d'un Spitfire Mk.XVI au 1/32e a été l'occasion pour Kagero de nous livrer un petit opus de profils pour cette variante avec décalques pour les huit appareils présents aux trois échelles 1/72e, 1/48e et 1/32e. Cette dernière échelle est même accompagnée d'une planche de masques afin de peindre directement les codes sur la maquette.

Nos remerciements aux éditeurs pour les échantillons fournis.



Les Spitfire représentés sont :

• Spitfire XVI (TB886), codé AU-J du 421 Sq "Red Indian" de la RCAF, à Reinsehlen, en Allemagne en mai 1945,

• Spitfire XVI, coded AE-Q (serial inconnu) du 402 Sq "Winnipeg Bear", RCAF, à Fassberg en Allemagne en juin 1945,

• Spitfire XVI (TD341) codé 21-V z No. 443 (Hornet) Squadron RCAF, Utersen, en Allemagne en août 1945 avec un splendide blason portant une guêpe et une casserole d'hélice à spirale jaune à la mode germanique,

• Spitfire XVI (TE206) codé QH-M du 302 (Pozna_ski) Squadron RAF, à Varrelbusch, Germany, second half of 1945,

• Spitfire XVI (TD242) codé ZF-E du 308 (Krakowski) Squadron RAF, à Varrelbusch et Ahlhorn en Allemagne en 1945-46,

• Spitfire XVI (TD338), codé 2Y-P du 345 Squadron RAF (Groupe de Chasse II/2 Berry), Drope, en Allemagne en mai 1945 à l'insigne à la croix de Lorraine,

• Spitfire LF.16 (RW331) coded RAP-M du 609 Squadron, RAuxAF "West Riding", à Yeadon en 1949,



• Spitfire LF.16 (SL727) coded HT-L du 601 Squadron "County of London", RAuxF, North Weald, the end of 1949. Cet appareil est le seul en métal naturel, tous les autres portant le camouflage RAF classique.

De la même veine que les autres titres de la série TopColor, ce volume est très bien illustré et les décalques parfaits. Un vrai régal pour moins de 17 E qui comblera également les possesseurs du modèle Heller au 1/72e. **X. X.**

Bulletin de souscription

60 pages couleurs dédiées au plus célèbre des bombardiers d'eau, en français et en anglais, au prix unitaire de ***19,90 €*** *- format 240 x 320 mm, 24 profils et 130 photos couleurs.*

Parution prévue courant 1er trimestre 2012.

NOM, Prénom : .....
.....
Adresse :.....
.....
CP : .....Ville : .....
Courriel : .....@.....
Tél.: ...../...../...../...../.....

Je commande ..... exemplaire(s) du livre à 19,90 € (Prix unitaire public)
Je joins à ce bon de commande un chèque de la somme de ..... € à l'ordre de

Minimonde76,
545 rue Goubermoulin
76170 Grand Camp.

Frais de port France métropolitaine offerts jusqu'au 31/12/2011. Au-delà, port 3,10 € en sus par livre. Hors métropole, nous contacter.

Frédéric Marsaly et Samuel Prétat vous présentent :
Profils, photos et plans inédits, photoscope détaillé, liste de production complète avec histoire individuelle des avions, liste de tous les utilisateurs à travers le monde...
groupe « Livre Canadair »

Voici pour la première fois l'histoire complète des Canadair CL-215 et Bombardier 415,
ces avions emblématiques spécialement conçus pour la lutte contre les incendies. En plus d'être de formidables « camions de pompiers volants », ils sont aussi des avions amphibies dédiés à la surveillance maritime et au sauvetage. Cet ouvrage bilingue inédit vous offre une présentation détaillée de cette famille d'hydravions. Découvrez ici un travail unique sur ces aéronefs et tous leurs utilisateurs.





Kamikaze



Japan special attack weapons 1944-1945

Par Steve J. Zagola, illustration de Ian Palmer, Osprey Publishing, format 185 x 248 mm, 48 pages, 41 photos, 14 dessins profils en couleur, texte en anglais.

Ce sacrifice ultime a toujours été source de fascination. Ce livre abord tous les moyens utilisés par les Japonais dans les derniers mois du conflit dans ce rôle de "Kamikaze" (vent divin). Nous sommes plus sensibles à tout ce qui vole, mais l'avion ne fut pas le seul vecteur puisqu'il y eut aussi des sous-marins véritable torpille humaine, des petits bateaux rapides armés de roquettes destinés à se crasher sur des bâtiments ennemis, et des mines anti-char actionné par un soldat au péril de sa vie. Le livre retrace les débuts des attaques suicide avec les différents appareils utilisés et des images toujours impressionnantes de ces actions. Les appareils spécialement conçus pour ce type de missions sont bien évidemment décrits (Ohka ou Tsuragi). Outre des photos, nous avons également des illustrations en couleur qui montrent ces machines de guerre en mission. A juste titre, ce type d'attaque fut pour la marine américaine un terrible traumatisme qui généra un climat de panique des équipages face à de telles agressions. Vous découvrirez les matériels utilisés par la Japonais dans les heures les plus sombres du conflit. **F. V.**

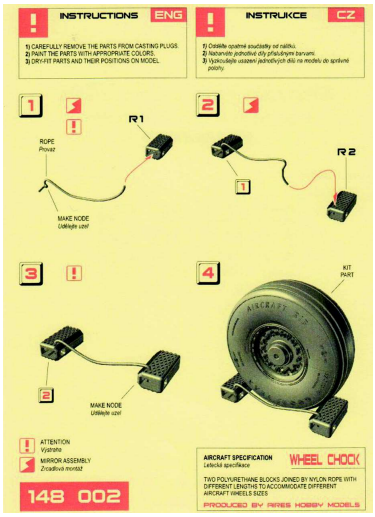
ACCESSOIRES

Nos remerciements aux fabricants d'accessoires pour les échantillons fournis.

WHEELLIANT 1/48e

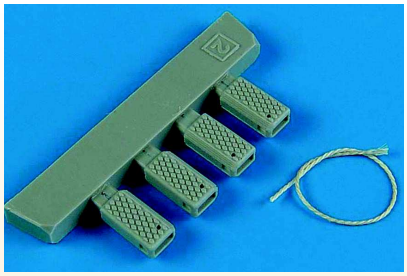
www.aires.cz

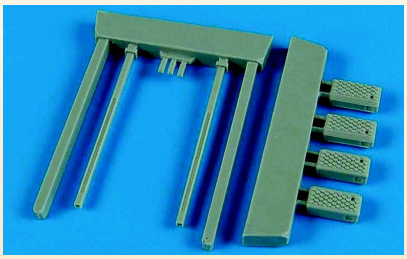
148 002, 003



UNIVERSAL NAVY WHEEL CHOCK

Voici une initiative de la marque tchèque qui est une très bonne idée. Ce petit accessoire est utilisé pour bloquer un appareil au sol. Ces cales sont magnifiquement moulées avec de fins détails. On voit bien les pastilles antidérapantes et une section de fil est fournie pour relier les deux cales ensembles dans la référénce 002.



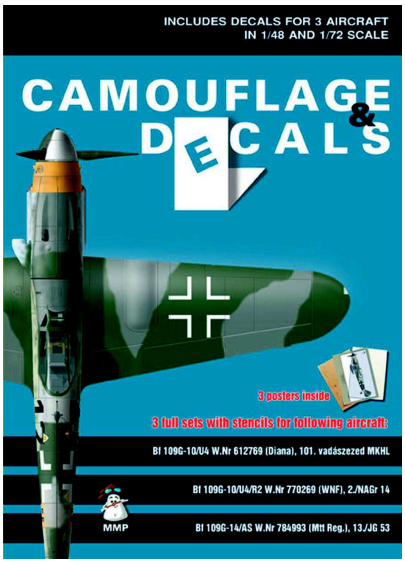


La référence 003 figure les cales plus récentes reliées entre-elles avec une barre sur laquelle elles coulissent pour s'adapter à n'importe quel type de roue. **F. V.**



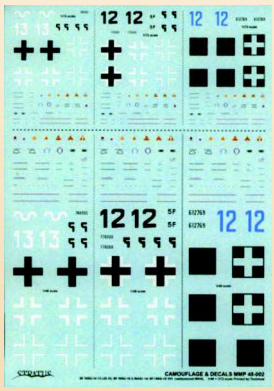
Camouflage & decals 1/48 1/72e

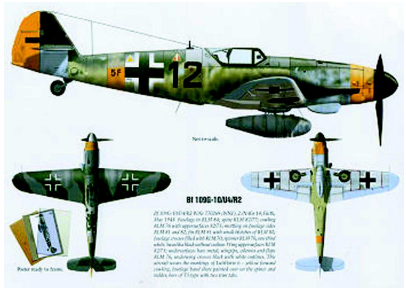
Mushroom Model Publications, 12 profils en couleur, 3 décorations, texte en anglais.



Joliment présentés dans une pochette-chemise, nous trouvons trois feuillets de format A4 de papier glacé sur lesquels sont imprimés de très beaux profils correspondant aux trois décorations proposées. Celles-ci sont connues, mais elles offrent des livrées fin de guerre très différentes les unes des autres. Le premier est un Bf 109 G-10 U4 R2, WNr 770269 de la 2./NAGr 14 à Fürth en mai 1945. Le second est le Bf 109 G-10 U4 hongrois, WNr 612769 du 101 Fighter Regiment à Neubiberg en avril 1945. Le troisième est le Bf 109 G 14 AS, WNr 783993 de la 13./JG53 piloté par l'Uffz Herbert Maxis et vu à Nellingen en décembre 1945. Tous les côtés des appareils sont présentés ces feuillets étant imprimés recto-verso et prêts à être encadrés si vous le désirez. Un quatrième est inclus, celui-ci permettant de placer les marquages de servitude. Il montre également les différents types de gouvernail de direction utilisés sur





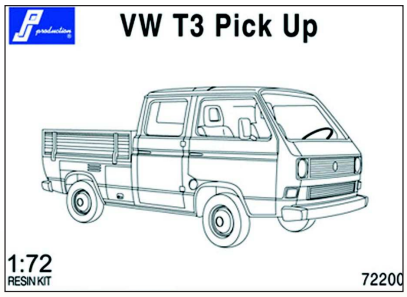


ces machines de fin de guerre, et des échantillons des couleurs couramment utilisées. D'aussi jolis dessins sont tentants pour en faire des modèles. Vous ne serez pas frustrés puisque une planche de décalcomanies accompagne ces profils et les trois avions sont réalisables, marquages et stencils sont prévus pour chacun. C'est une belle initiative de la part de MMP qui pourra sans aucun doute rééditer cette expérience à l'avenir, car le choix des sujets est vaste. **F. V.**

PJ PRODUCTION 1/72e

www.pjproduction.net

72 2006



VW T3 PICK UP

La marque belge est l'une des rares à proposer des véhicules à cette échelle. Voici un pick up Volkwagen que l'on pourra utiliser à côté d'un Phantom de la Luftwaffe ou tout autre aéronef de la Force aérienne belge par exemple. Ce "Transporter" est un cousin du célèbre "Combi", il s'agit de la version à double cabine et plateau (247 LHD, 248 RHD). Une quinzaine de pièces sans déformation compose ce modèle très bien moulé avec de fins détails gravés pour figurer les contours des portières. Les ridelles sont moulées avec des renforts en léger relief, la grille avant est bien rendue et l'aménagement de la cabine est simple et suffisant. On pourra sans doute agrémenter un peu des faces internes des portières. Deux sièges séparés pour l'avant et une grande ban-





quette arrière sont fournis, ainsi qu'un volant, un tableau de bord et les rétroviseurs. Les essieux sont assez schématiques, mais on doit pouvoir trouver facilement le détail de ces éléments, ces camionnettes n'ayant pas totalement disparues du paysage. Sur la petite notice incluse on trouve un gabarit pour réaliser la bâche à placer à l'arrière sur le plateau du pick up. Une feuille de rhodoïd est fournie pour réaliser les vitrages, ainsi pourra-t-on les tailler à loisir, comme les vitres baissées des portières pour donner au modèle un aspect moins figé. Il n'y a pas de décalcomanie pour d'éventuelles plaques d'immatriculation, ni de conseil de peinture. Vous pourrez éventuellement remplacer les phares qui sont moulés en résine opaque par d'autres transparents et installer une paire d'essuie-glace. C'est un joli modèle, et



sachez que PJP a aussi dans sa gamme la version combi du Transporter qui peut être utilisée elle aussi en civile ou militaire. **F. V.**

72 1124



F-16 / F/A-18 PILOTS SEATED

Un des deux pilotes tourne la tête et a la visière de son casque relevée. Les bras sont indépendants, alors que l'autre a son bras gauche le long du corps, la visière baissée et la tête droite. La tenue de vol est bien moulée, tout comme la chenille d'oxygène ou le casque. Il est rare de trouver des personnages dans les boîtes, PJP vous offre la possibilité d'installer aux commandes de vos répliques ces pilotes modernes. Ce pilote assis existe aussi au **1/48e** (réf. **48 1123**), il est composé d'une tronc, les jambes et trois bras pour offrir un choix de positions plus varié. Une seule figurine dans la pochette. **F. V.**

72 1125



F-16 / F/A-18 PILOTS STANDING / BOARDING

Moulées dans un résine beige, voici deux figurines représentant un pilote de jet soit en train d'accéder au poste en grimpant à une échelle soit en position debout. Les deux sont casquées et les détails vestimentaires sont bien réalisés. Les bras sont fournis séparément pour celui qui monte, le pilote debout ayant le gauche moulé le long du corps. **F. V.**

72 1126



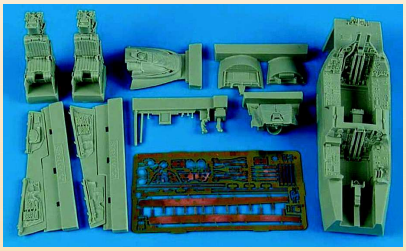
SAR HELICOPTER CREW

Quatre figurines sont incluses dans cette référence : deux pilotes et deux membres d'équipage. Les personnels des "Search And Rescue" sont en général vêtus de combinaisons voyantes, orange fluo. Les pilote et copilote prendront place dans la cabine avant alors que les autres pourront être installés au bord de la porte latérale d'un Sea King, d'un Seahawk, d'un EH 101 ou tout autre hélicoptère de sauvetage. **F. V.**

AIRES 1/48

wwwaires.cz

4523



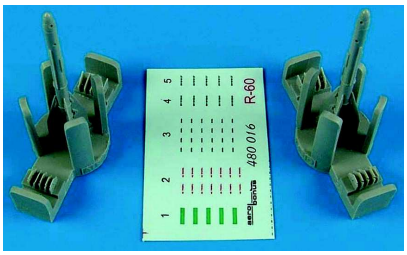
F-14 A TOMCAT

On connaît tous maintenant, le savoir faire de la marque tchèque en matière de sets d'amélioration en résine ... Bien sûr, ce cockpit prévu pour le "matou" Academy ne déroge pas a la règle, et remplacera les pièces d'origine sans problème. Comme de coutume, nous avons dans cet emballage cartonné, et protégé par du plastique à bulles 17 pièces en résine, environ 38 en photodécoupe, et une petite notice de montage (sans indication de couleur). Cet intérieur est plus que complet avec une "baignoire" d'un seul tenant, les tableaux de bord avec leurs cassquettes, deux superbes sièges éjectables auxquels vient se rajouter les brêlages en photodécoupe, l'armature intérieur, ainsi que les rétroviseurs de la grande verrière, ect. Rien ne manque. Il faut avoir une bonne vue et vous munir d'une pince brucelles pour certaines pièces en métal tant elles sont minuscules. Il faudra prendre soin de la peinture, pour ne pas noyer tous ces détails. A coup sûr, le résultat final sera splendide. Question finesse et détails, Aires tiens le haut du pavé ! **O. Sp.**

AERO-BONUS 1/48e

www.aires.cz

480016



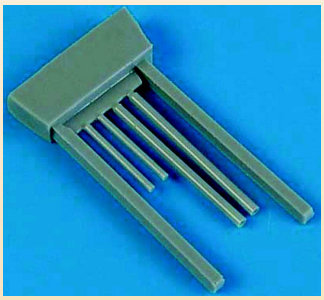
R60 (AA-8 APHID) AIR-TO-AIR MISSILE

Cette gamme de petits blisters, qui fait partie de "la maison Aires", commence à compter pas mal de références, consacrées en majorité pour l'instant à de l'armement porté par des avions russes. Nous voici en présence de deux missiles air-air R-60 entièrement en résine accompagnés une petite planche de décalques (stencils). Les ailettes principales sont moulées directement sur le corps du missile, ce qui n'enlève rien a leur finesse. Quant aux petites, elles sont séparées et devront êtres collées par vos soins. Une petite notice vous indique les instructions de montage, de pose des stencils, et des couleurs de peintures à utiliser. C'est fin et pratique, pourquoi s'en priver ? **O. Sp.**

QUICKBOOST 1/48e

www.quickboost.net

48372



IL-2M STOURMOVIK GUN BARRELS

Nous avons dans ce sachet deux canons de 20 mm, et deux mitrailleuses de 7,65 mm en résine avec leurs embouts percés. Ces pièces pourront remplacer celles en plastique de la maquette Accurate

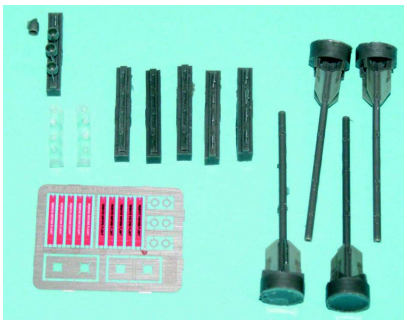
p06/10 access 243 10/11/11 15:57 Page 8

Miniature. Comme d'habitude, il n'y a rien à dire sur la qualité, c'est moulé tout en finesse et vous fera gagner du temps. **O. Sp.**

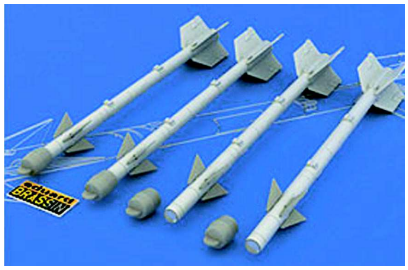
EDUARD BRASSIN 1/48e

www.eduard.cz

Réf: 648028



AIM-9B SIDEWINDER



C'est au tour des missiles air-air Sidewinder d'être représenter par Eduard, là aussi une nouvelle gamme qui commence à s'étoffer. Une vingtaine de pièces en résine, 8 transparentes, et une quinzaine en photodécoupe permettent d'assembler ces missiles d'autoprotection qui équipent les avions américains, entre autres. Il y a un petit "plus" fourni par Eduard : les banderolles "REMOVE BEFORE FLIGHT" en photodécoupe pré-peintes, qui apportent toujours une touche de couleur sur ces modèles tous gris... **O. Sp.**

ARMORY 1/48e

www.armory.in.ru

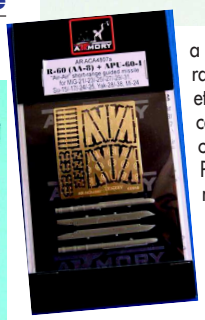
Réf: AR ACA4807a et AR ACA4807b



R-60 (AA-8, APHID) + APU-60-I
R-60 (AA-8) + APU-60-II

La marque ukrainienne Armory nous présente à son tour sa "vision" en ce qui concerne les missiles air-air R-60 qui équipent un grand nombre d'avions russes comme les MiG 21, 23, 25, 27, 29, 31, ou encore Su-15, 17, 24, 25. Ces références sont très attrayantes et surtout très complètes. En effet, les missiles sont constitués de résine pour leur corps, et de photodécoupe pour l'ensemble des ailettes. Armory





a eu la bonne idée de mettre les racks qui supportent ces armes, et n'a pas oublié de différencier ces supports selon la référence choisie (rack en 2x1 ou 2x2). Pour chaque, une notice de montage très claire vous indique la marche à suivre. Ces sets méritent le détour, surtout avec toutes ces nouveautés russes qui arrivent sur les étals. **O. Sp.**

ARMORY 1/72e

www.armory.in.ru

M72306



TZ-22 SOVIET HEAVY AIRFIELD REFUELLER (EARLY)

Une citerne peut contenir divers liquides. Nous vous présentions dans le n°241 la version utilisée par les pompiers, voici le modèle pour les ravitaillements en kérosène. Ce qui diffère c'est la plateforme du canon à eau qui est absente ici, évidemment. Les pièces sont magnifiquement moulées, mais demandent néanmoins une peu d'ajustage entre le bas du châssis et la forme de la citerne. Rappelons que les pneumatiques sont en vynil et les jantes étant séparées, elles ne seront que plus faciles à peindre. L'échelle latérale d'accès à l'écoutille est en photodécoupe, tout comme le petit plateau et la barrière qui l'entourent. Il faudra trouver un tracteur à cette citerne, un camion KrAZ-255 par exemple... **F. V.**



ALLARMI ! 1/32e

www.italiankits.it/allarmi

Réf : 35058

SABURO SAKAI & HIROYOSHI NISHIZAWA

Après des pilotes italiens, Italian Kits nous propose une figurine de pilote japonais pouvant recevoir au choix deux têtes de pilotes célèbres : Saburô Sakai, l'as aux 64 victoires, et Hiroyoshi Nishizawa qui en aurait obtenu 87 avant d'être abattu en 1944. La figurine est représentée debout portant son parachute à la main. Les bras et le parachute sont moulés séparément du corps. Les deux têtes sont coiffées d'un casque de vol en cuir avec une jugulaire attachée pour S. Sakai et les côtés remontés pour H. Nishizawa. C'est deux figurines accompagneront très bien un Zero Tamiya au 1/32e. **Ph. M.**



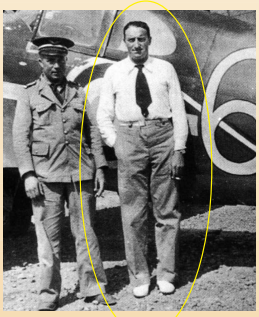




Réf : 35059

PIERRE LE GLOAN & EDMOND MARIN LA MESLEE

L'artisan milanais Italian Kits nous propose là une figurine d'une exceptionnelle finesse pour réaliser deux célèbres pilotes de la période 39-40. Constitué de quatre pièces en résine, le corps de la figurine peut recevoir la tête de Pierre Le Gloan couverte d'un casque de cuir type 11 ou celle de Edmond Marin La Meslée porteuse d'une casquette de l'Armée de l'Air. Le moindre détail de la tenue de vol a été soigné, il ne manque que les éléments de la radio et le masque







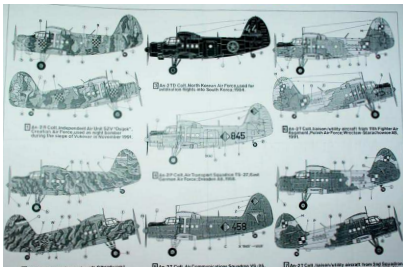
à oxygène, les visages sont très ressemblants. Une petite erreur : la jugulaire de la casquette n'est pas du modèle français (cordelette), mais italien (sangles coulissantes). La figurine est dans la position d'un marcheur, elle semble déjà se déplacer vers votre MS-406, D-520 ou Curtiss 75 au 1/32e Azur par exemple ! **Ph. M.**

HI DECAL LINE 1/48e

Réf. 48-018

ANTONOV AN 2 COLT

Le fabriquant de décalque Hi-Decal Line nous gratifie d'une belle planche pour l'Antonov An 2 au 1/48e (Valom, Bilek ou Hobby-Boss). Imprimé sur une feuille bleu pâle les marquages sont propres sans décalage des couleurs. Les couleurs sont denses et vives. Tous les marquages de servitude sont fournis, ce qui vient à point nommé pour ceux qui ont la boîte Valom. La notice est imprimée en noir et blanc, les indications sont claires. Tous les appareils sont reproduits avec des profils 4 vues. Hi-Decal Line nous propose sept décorations, dont certaines sont très originales. **1**) An-2 R des forces indépendantiste croates, utilisé comme bombardier de nuit durant le siège de Vukovar en novembre 1991. L'avion est camouflé en trois tons : olive drab, forest green et brown. **2**) An-2 R des forces aérienne croates, utilisé comme avion sanitaire à partir de la base d'Osijek en 1992. Il porte un camouflage fait de larges zébrures olive drab, forest green et brown. **3**) An-2 TD des forces aérienne nord coréennes, utilisé pour déposer ou parachuter des espions et des groupes de sabotage en Corée du Sud en 1984. L'avion est peint entièrement en noir. **4**) An-2 P des forces aériennes est-allemandes appartenant à l'escadrille de transport TS-27 stationnée sur la base de Dresde en 1958. L'avion est aluminium avec des flèches bleues sur le fuselage. **5**) An-2 T des forces aérienne est-allemandes appartenant à l'escadrille de communication VS-25 stationnée sur la base de Strausberg en 1958. L'avion est peint en bleu-ciel dessous, et dark green, dessus. **6**) An-2 T du 11th Fighter Air Régiment de la force aérienne Polonaise basé à Wroclaw-Starachowice en 1991. L'avion est camouflé en trois tons : light blue, medium green et sand yellow, avec le dessous light blue. **7**) An-2 T du 2nd Squadron, 32nd Tactical Reconnaissance Regiment des forces aériennes polonaises, basé à Sochaczew-Bielice en 1992. Il est peint en light blue et dark green dessus, et light blue dessous. Les indications des couleurs sont données pour les gammes Humbrol et Model Master. Cette planche de décalques pour le Colt remplacera avantageusement la planche fournie par Valom par exemple. Espérons que Hi Decal Line ne s'arrête pas à cette unique planche, car le sujet offre de nombreuses possibilités. **A. D.**



LF MODELS 1/72e 1/48e

www.lfmodels.com

Le fabriquant LF Models est plutôt prolifique avec l'arrivée de nombreuses planches qui devraient ravir les amateurs de belles décorations, notamment pour les avions suisses. La finesse est toujours présente avec de belles notices en couleur comprenant des vues sous tous les angles, des précisions sur la décoration, les couleurs et les maquettes à utiliser. A découvrir, sans réserve…

C7250

MIRAGE F1AZ PART III / GABON AIR FORCE

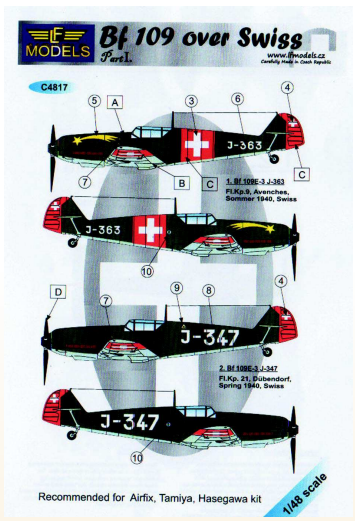
Nous pouvons réaliser deux appareils fournis par l'Afrique du Sud avec ce si beau camouflage, portant désormais des cocardes gabonaises : les n°241 (TR-KMM) et 244 (TR-KMO) vus à Libreville en 2006. L'intérêt de cette référence est de fournir de belles pièces en résine : nez avec télémètre laser, pitot et carénage de la radio sonde, à greffer sur le modèle Hasegawa ou Revell. C'est original en attendant une planche sur une décoration de F1 des rebelles lybiens… **C. V.**

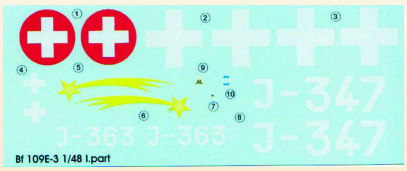




C4817

BF 109 OVER SWISS - PART I





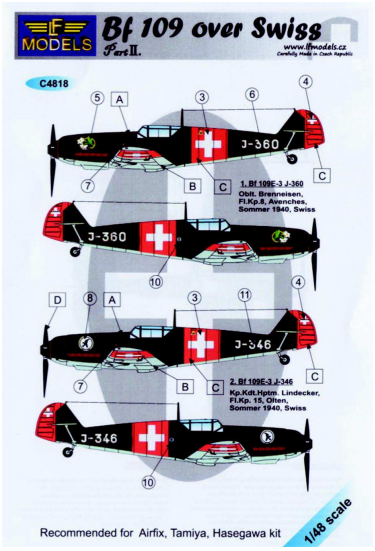
Voici deux Bf 109 E-3 suisses, RLM 70 à l'extrados, RLM 65 à l'intrados. Les modèles conseillés sont : Airfix, Tamiya ou Hasegawa. Le premier, codé J-363, appartient Fl.Kp.9 basé à Avenches à l'été 40. Il porte une belle comète jaune sur le nez, de grands marquages de nationalité autour du fuselage. Le suivant, codé J-347, est du Fl.Kp.21 qui était basé à Dübendorf au printemps 1940. **C. V.**

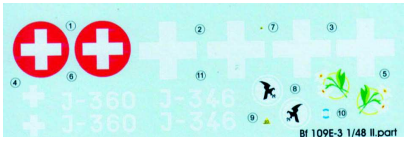
C4818

BF 109 OVER SWISS - PART II

Les deux "Emil" portent de beaux "nose-art" : Le J-360 du Fl.Kp.8, piloté par l'Oblt Brenneisen, était basé à Avenches en été 1940 avec deux edelweiss du plus bel effet sur le nez. Le J-346 du Fl.Kp.15,

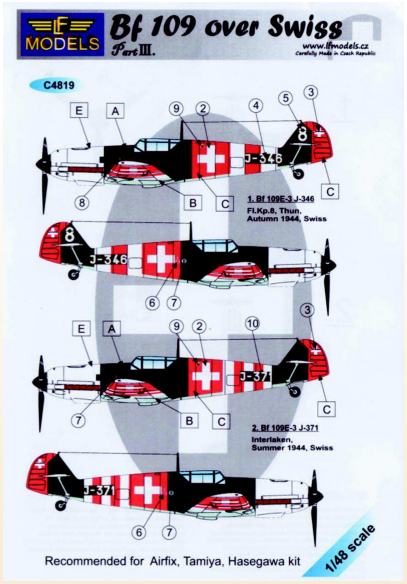
ACCESSOIRES



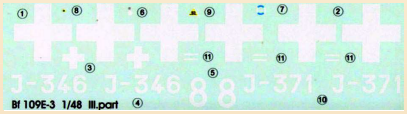


était basé à Olten en été 1940 avec un rapace noir dans un rond blanc sur le nez. **C. V.**

C4819

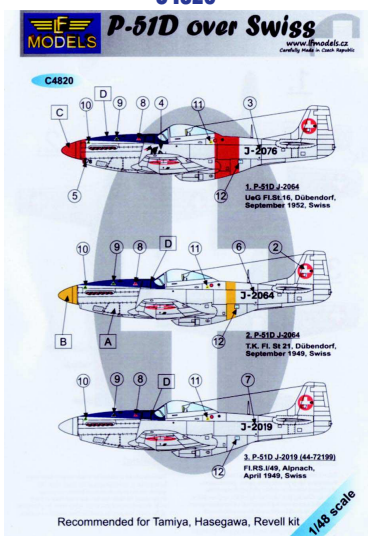


BF 109 OVER SWISS - PART III



"Même motif, même punition...", sauf que les deux Bf 109 E-3 proposés ont le capot moteur peint en blanc et portent des bandes blanches et rouges entre la dérive et la grande croix suisse de fuselage. Ces bandes se répètent en bout d'ailes et sont du plus bel effet. Le J-346, "8" blanc de dérive, fait désormais partie du Fl.Kp.8 était basé à Trun à l'automne 1944. Le J-371 était à Interlaken à l'été 1944. **C. V.**

C4820

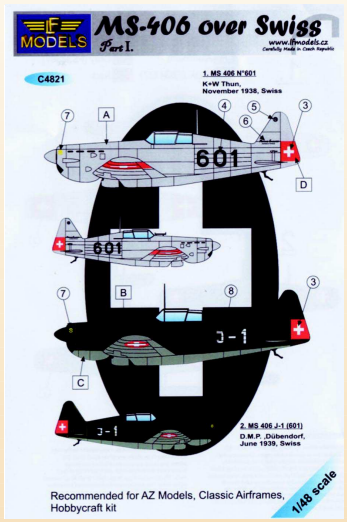


P-51D OVER SWISS



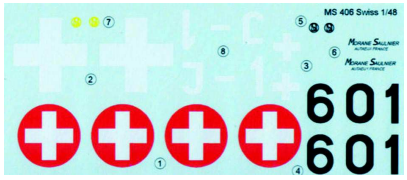
Nous avons un choix de décorations pour trois Mustang aluminium opérant après-guerre (modèles Tamiya, Hasegawa ou Revell). Le J-2076 de l'UeG Fl.St.16 vu à Dübendorf en septembre 1952, qui a une casserole d'hélice et une grande bande rouge avec un beau dragon noir sur le nez. Le second est le J-2064 du T.K. Fl.St.21 à Dübendorf en septembre 1949. La bande et la casserole d'hélice sont jaunes. Le J-2019 (ex. 44-72199) du Fl.RS.I/49 était à Alpnach en avril 1949. Il était l'ancienne monture du Capt. Charles E. 'Chuck" Weaver. **C. V.**

C4821



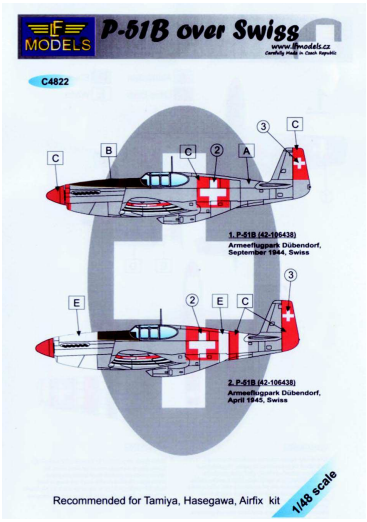
MS-406 OVER SWISS - PART I

Le n°601 est prévu selon deux options : il était aluminium en novembre 1938 ou en juin 1939, il a été camouflé avec le code J-1 en blanc. Recommandé

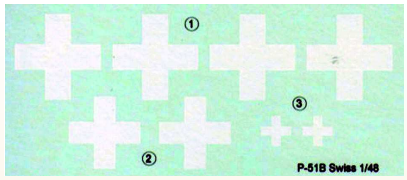


pour les maquettes AZ Models, Classic Airframes ou Hobbycraft. **C. V.**

C4822



P-51B OVER SWISS

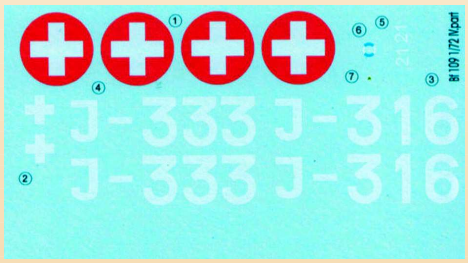


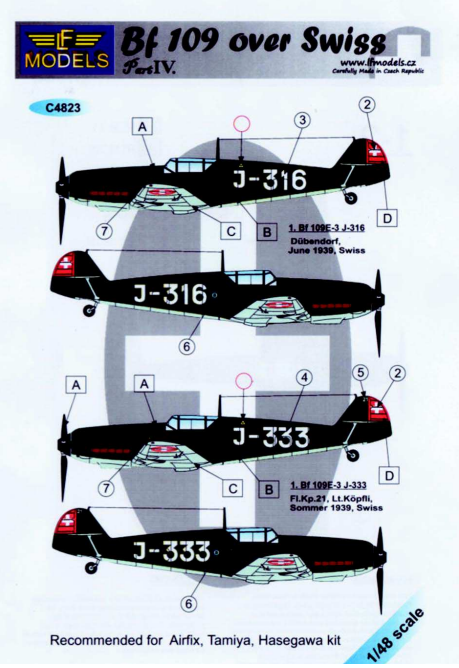
Voici deux propositions pour le Mustang n°42-106438 : **1**) en septembre 1944 après son internement, l'appareil est aluminium, **2**) puis en avril 1945 avec le nez blanc et des bandes rouges et blanches à l'arrière du fuselage et autour des saumons d'aile. L'intrados de la voilure porte les bandes de débarquement partiellement recouvertes sur la deuxième version. Un choix de décorations pour les modèles Tamiya, Hasegawa ou Airfix. **C. V.**

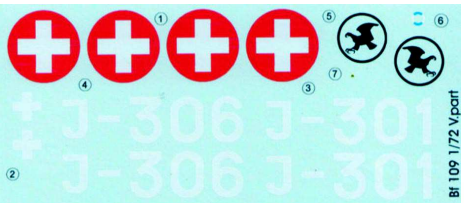
C4823

BF 109 OVER SWISS - PART IV

Ces deux Emil sont sobres et codés respectivement J-316 et J-333, vus en juin et en été 1939. Ils ont la croix suisse réduite sur la partie supérieure de la dérive et un beau camouflage RLM 70/71/65. **C. V.**

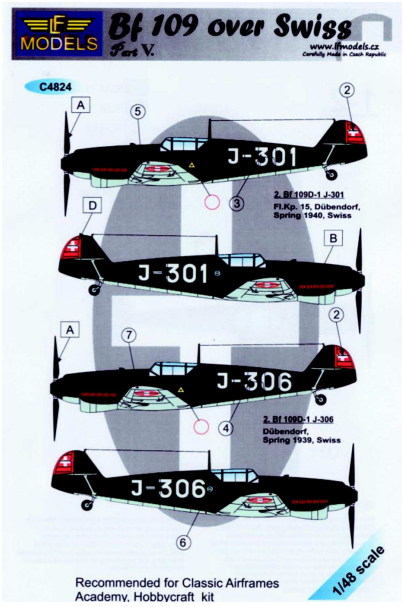






C4824

BF 109 OVER SWISS - PART V



Ces deux "Dora" sont : le "J-301", portant un très grand aigle noir sur le nez, vu à Dübendorf au printemps 1940, et le "J-306" à l'été 1939 avec le camouflage de la référence précédente. Pour les modèles Classic Airframes, Academy ou Hobbycraft. **C. V.**

BARRACUDACALS 1/32e

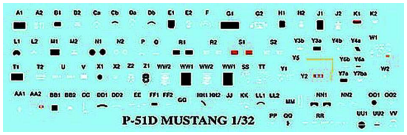
www.barracudacals.com

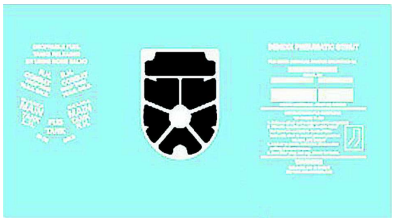
BC32010



P-51D MUSTANG COCKPIT STENCILS & PLACARDS

La marque nous propose ici des plaques techniques (décalcomanies) et certaines jauges couvrant tout l'intérieur de l'habitacle du Mustang, cela allant de la manette des gaz, du boîtier radio, du sélecteur de réservoir de carburant, etc. Un feuillet en couleur indique les emplacements corrects avec les références alphanumériques des décalques. Les lettrages en blanc sont imprimés séparément de leur fonds de couleur (noir ou rouge).







Une version plus grande du feuillet est téléchargeable sur le site du fabricant. C'est un bonne initiative, ne la manquez pas si vous vous êtes porté acquéreur du beau P-51D Tamiya... **R. A.**

BEGEMOT 1/72e

www.begemotdecals.ru

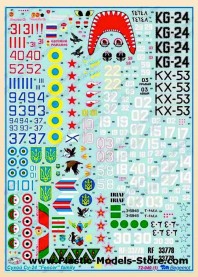
72-040



SUKHOÏ SU-24 FENCER FAMILY

Les amateurs de 1/48e avaient déjà cette planche (cf. R239), voici le même choix de 55 décorations pour le Fencer. Comme disent les anglo-saxons : gorgeous ! La copieuse notice d'instructions, forte de dix feuillets recto-verso, donne tous les renseignements pour les différentes machines avec des plans multi-vues pour placer les motifs. Une liste de références des peintures est également imprimée. Les motifs sont imprimés en mat sur deux planches, et soigneusement repérés pour nous aider à les choisir. Le Su-24 a essentiellement porté une robe gris clair et blanche, mais nous trouvons aussi la possibilité de réaliser des avions camouflés (Kazakhstan, Russie, Algérie, Irak) ou un plus coloré avec une livrée bleu-blanc-rouge, utilisé par Sukhoï pour des essais. Si vous ne réaliser pas les 55 appareils peut être pourrez-vous en faire profiter des amis... **F. V.**





pub

l'Arsenal

1/72e

texte, montage et photos par Alain Bernhard

bernhard.alain91@wanadoo.fr

réf. 02034

www.airfix.com

distribué par Hornby



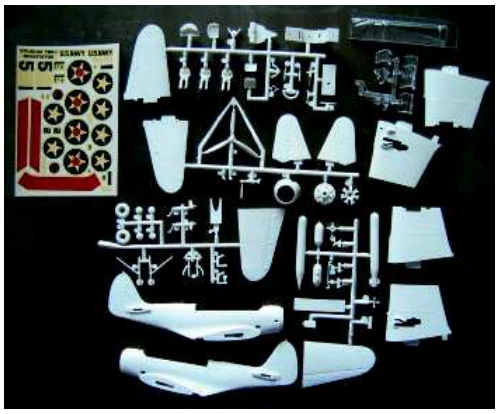






La boîte Airfix à été édité à plusieurs reprise, mais à presque toujours gardé son illustration d'origine.





Une verrière thermoformée remplacera avantageusement les pièces en plastique d'origine



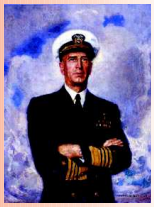




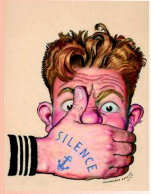


Mc Clelland Barclay était peintre, sculpteur et designer en bijoux qui eut une brillante carrière artistique à partir du momement où il devint lietenant de résreve dans la Navy en 1938. Né à Saint Louis dans le Missouri en 1891, il suivit des cours d'arts à l'université de Washington à St Louis. Il étudia particulièrement le dessin de portraits et l'illustration publicitaire. Il fut un membre actif du Art Studen League, du Chicago Art Club, de la Society of Illustrators, de l'Association of Arts and Indusries, et de l'Artist Guild. Ses illustrations firent les couvertures de : Ladies' Home Journal, Saturday Evening Post, Cosmopolitan et divers autres magazines connus. Les publicités pour «Body by Fisher» (carrosserie automobile) pour General Motors furent un travail de Barclay des plus reconnaissables entre tous, ses dessins étant présents dans de nombreux magazines du pays. Il fit également des publicités pour les chocolats Whitman, Texaco Oil, les cigarettes Camel et Chesterfield. Durant les années vingt et trente il s'adonna aussi à la sculpture, au stylisme pour la bijouterie. Le premier contact de Barclay avec la Navy remonte à la Première Guerre mondiale, lorsqu'il fut recompensé pour un affiche intitulée : "Fill the Breach." L'année suivante il travailla sous les ordres de William Andrew Mackay (Chief of the New York District Emergency Fleet Corporation). Il renoua ses liens maritimes en juin 1938, lorsqu'il fut nommé «Assistant Naval Constructor» avec le rang de Lieutenant. Mi 1940, Barclay a preparé des schémas pour des camouflages expérimentals pour différents types d'appareils de l'US Navy. Les évaluations effectuées, permirent de constater que ces essais colorisées n'étaient pas particulièrement efficaces et furent abandonnés.



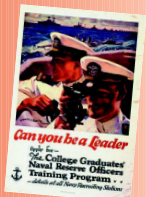






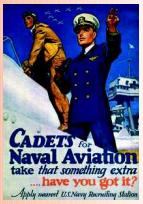


















Les essais de camouflage «Barclay» menés sur Vindicator, Devastator, Buffalo et BT-1.

Des robes spéciales furent également testés dans lesa nnées soixante dix, quatre vingt avec les «Ferris Scheme» appliqués sur des Tomcat et des Phantom

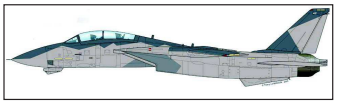








II. Comme les essais de Barclay, ils ne firent pas une grande carrière. Mais nous voyons aujourd'hui apparaître d'autres camouflages à base de pixels ou de taches plus ou moins ordonnées que l'on pourraient croire sorties de programmes informatiques. Sans être plus largement appliqués sur des flottes entières d'appareils, ces essais sporadiques nous offrent des livrées originales, souvent attrayantes... qui peuvent être un vrai casse tête pour les maquettistes.

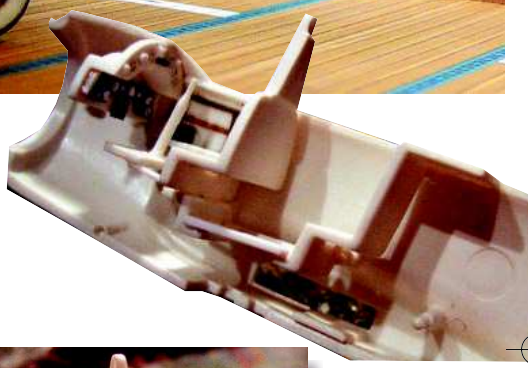




Douglas TBD -1 Devastator "Barclay"





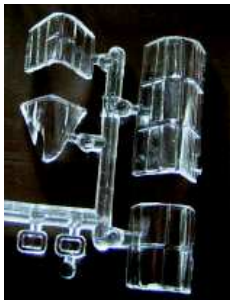


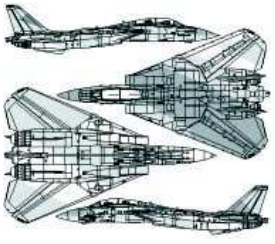
Brewster F2A-2 "Buffalo" de la VF-3, camouflage experimental n°2, à N.A.S. North Island, California, en septembre 1940.

Northrop BT-1, camouflage experimental n°4, à N.A.S. North Island, en Californie, en septembre 1940.

Vought SB2U-2 "Vindicator" de la VB-2, camouflage experimental n°6, à N.A.S. North Island, en Californie en août 1940.

Douglas TBD-1 "Devastator" de la VT-3 à N.A.S. North Island, camouflage experimental n°7 en août 1940.





Présentation

C'est ici "le bon vieux" Devastator Airfix qui sera exploité avec un curieux camouflage expérimental maritime testé en 1940 par l'US Navy. Il s'agit d'un schéma du nom de son concepteur "Mc Clelland Barclay", appliqué avec une peinture lavable, testé en mer sur porte-avions, puis abandonné, car finalement trop visible à distance... Les quelques photos d'époque montrent aussi une patine particulièrement intéressante à traiter sur le modèle.

Les améliorations porteront essentiellement sur l'intérieur des postes de l'équipage ainsi que d'une remise à niveau des surfaces externes et du remplacement des parties vitrées. Les surfaces ondulées de voilure sont propres et nettes, le fuselage est riveté "à la Airfix" de l'époque (le modèle a plus de trente ans !) et dont il faudra atténuer tout de même l'effet au 1/72e. Toute la verrière trop épaisse sera remplacée par une pièce Falcon thermoformée, bien plus fine et plus limpide.

1/ Postes d'équipage

On commence par découper les divers planchers du pilote et du navigateur bombardier, car il n'y en avait aucun dans la réalité. Pour l'anecdote, le bombardier devait ramper dans le fuselage jusqu'à la trappe de visée située sous le siège du pilote. Les planchers sont donc supprimés en ne conservant que les cloisons générales de la base fournie.



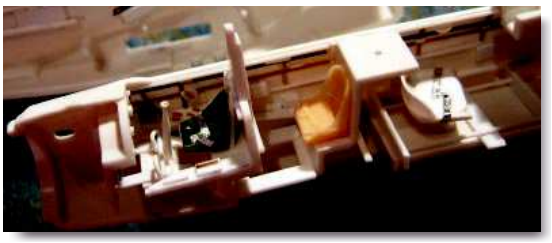




Les raccords sont effectués en carte plastique et les deux sièges, trop basiques, sont remplacés par des pièces de rabiot plus réalistes en consultant la documentation. La planche de bord de la boite est améliorée de divers cadrans ajoutés et d'un tableau inférieur manquant (carte plastique).

On passe ensuite à l'aménagement des parois latérales en tiges étiré et profilés Evergreen sans oublier la mise en place du manche à balai très simple comme dans la réalité. Les





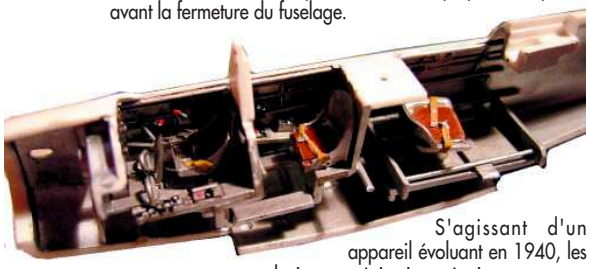
consoles latérales et quelques boîtiers de commandes sont confectionnés à base de profilé Evergreen et les palonniers ajoutés en profilé courbe.

Une tablette de console droite est ajoutée avec la planche de bord ainsi que le logement arrière de la mitrailleuse qu'il faut cloisonner avec des morceaux de carte plastique.



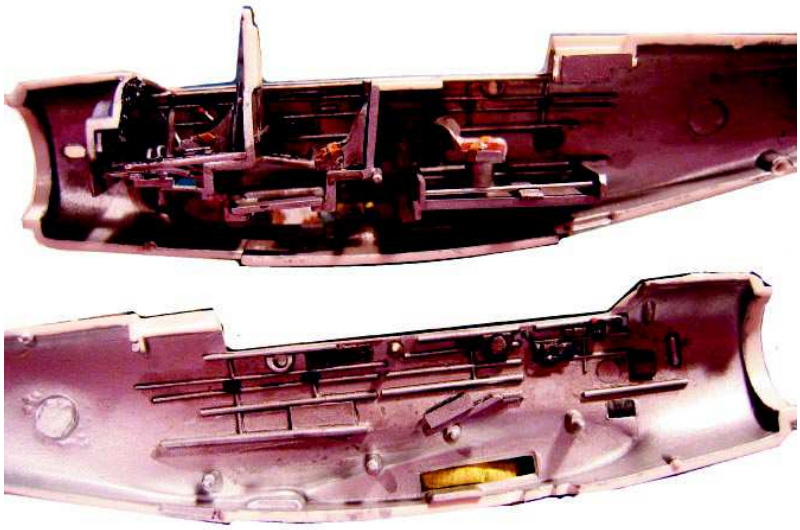
Le siège du mitrailleur arrière est obtenu à partir de la base Airfix, mais en ayant refait le dossier en carte plastique courbée et ajouté un coussin en carte plastique sculptée. Les deux autres sièges (boîte à rabiot ou photodécoupe) sont mis en place avec leurs harnais en bandelettes adhésives aluminium.

On en termine enfin par la plaque ventrale sous l'avion en version clause, à insérer par l'intérieur et qui peut être peinte avant la fermeture du fuselage.



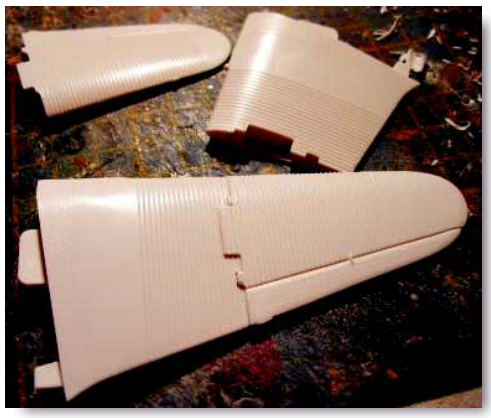
S'agissant d'un appareil évoluant en 1940, les cockpits américains étaient encore entièrement aluminium à cette époque. Un fond aluminium Humbrol Metal Cote (27002) est appliqué au pinceau, de même qu'au niveau des intérieurs des ailes dans les puits de trains. Un jus brun foncé complète ce travail pour en souligner tous les reliefs mécaniques.

Les compléments de peinture concernent ensuite les coussins de sièges et les harnais en brun cuir Humbrol 133 satiné, les consoles et boîtiers en noir satiné Humbrol 85 sans oublier la planche de bord. Un brossage à sec en aluminium achève la mise en valeur de ces éléments.



2/ Voilure et moteur

Les ailes sont ici montées non repliées, mais Airfix fournissait à l'époque des pièces optionnelles assez basiques permettant cette possibilité. L'ensemble des demi-ailes comporte un gros problème d'ajustage : un décalage sur l'aile droite. Seule solution : rétablir par ponçage le surplus d'épaisseur en sacrifiant localement le revêtement ondulé. Après un ponçage soigneux à la paille de fer 000 (pour ébéniste), l'axe d'ouverture de chaque aile, qui doit rester visible au final, est repris par une gravure fine. La solution technique trouvée pour







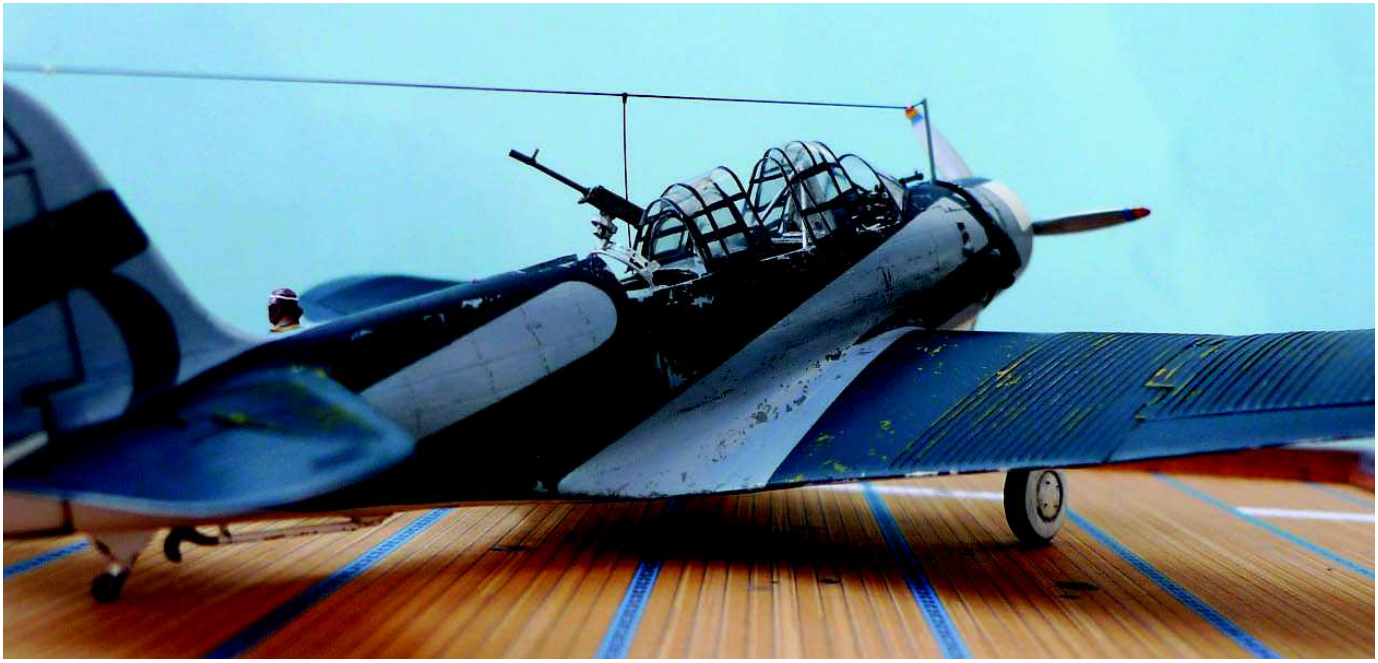






refaire la tôle ondulée manquante consiste à compléter cette partie avec des sections de plastique étiré fixées à la colle fluide Tamiya (bouchon vert).
C'est un petit travail de patience pour aligner les tiges une par une. A cette échelle, le résultat est suffisant après un léger ponçage de surface.

Le fuselage peut être refermé à ce stade du montage et l'ensemble des joints repris avec un léger ponçage général des surfaces pour en atténuer le rivetage. La jonction fuselage - voilure est complétée ensuite d'un renfort de toutes les jointures à la colle cyanoacrylate.
Il faut boucher aussi les quatre orifices des supports de





bombes non utilisés ici, et refaire la tablette du mitrailleur qui n'est plus alignée au centre du fuselage. Un simple apport de carte plastique fine à la bonne dimension sera tout à fait convaincant. Le pylône anti-crash derrière le pilote est refait en profilés fins Evergreen, celui fourni par Airfix étant trop épais.



Le capot moteur est copieusement affiné au niveau des tôles des volets de refroidissement à l'aide d'un cutter muni d'une lame neuve, puis à la lime fine en conservant deux repères pour le collage au fuselage. Les volets sont entièrement repris par une gravure. Même travail sur les volets inférieurs à la racine des ailes à l'intrados sans oublier l'ajout d'une tôle de jonction (en adhésif métallique) pour boucher notamment quelques joints récalcitrants. Deux trappes doivent être figurées en adhésif



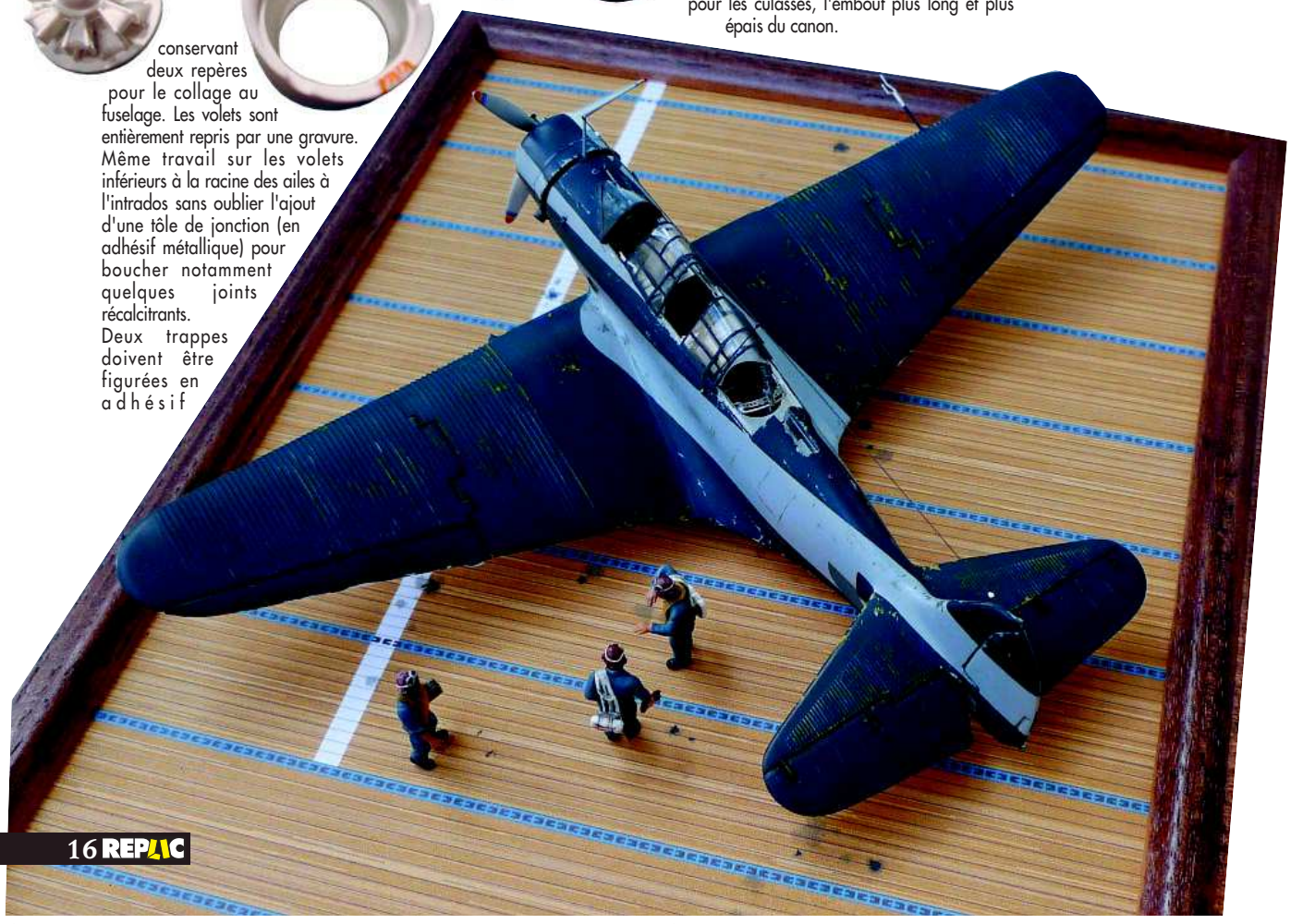
métallique sous le nez ; elles s'ouvraient dans la réalité pour la visée du bombardier.
Les tubes d'échappements sont percés au scalpel et deux petites ouïes (profilé taillé en biseau) complètent chaque côté des flancs avant de la carlingue. On n'oubliera pas non plus l'ajout du petit carénage de la mitrailleuse droite, non figuré à l'origine. La mire de visée du pilote et le curieux mât d'antenne centré sur le capot sont mis en place à ce stade. L'axe de la crosse d'appontage est refait dans l'encoche prévue du fuselage avec une petite section de profilé rond.





3/ Trains d'atterrissage et verrière

Le train d'atterrissage, qui est aussi simple que dans la réalité, est fixé sans problème dans son logement avec quelques apports de détails, comme les flexibles de freins en fil de cuivre fin mis en forme et divers biellettes de rétraction. Une belle photo en gros plan de la documentation "Avions" est particulièrement utile à ce sujet.
Enfin, l'arceau et l'affût de l'arme dorsale arrière sont refaits entièrement en fil de cuivre surmonté d'une chute de photodécoupe percée. L'axe de maintien de la mitrailleuse est reconstitué en carte plastique et la base Airfix de cette mitrailleuse est détaillée avec de l'étiré fin pour les culasses, l'embout plus long et plus épais du canon.



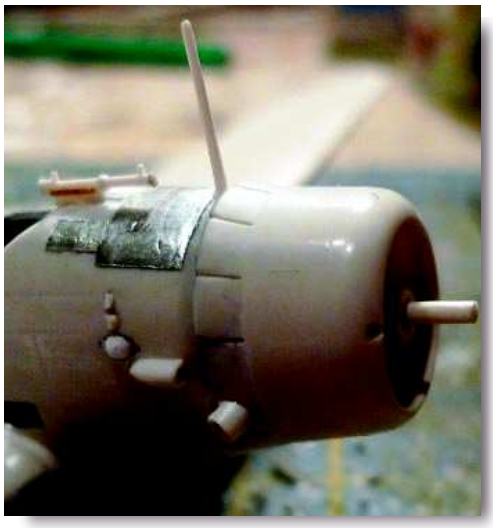






Après la fixation des roues et la mise en couleur des pneus en gris sombre Humbrol 67, la décoration particulière prévoît aussi un curieux passage en blanc sur les faces de chacune des roues. D'après les photos d'époque, ce badigeonnage était appliqué à la brosse. Nous faisons le même traitement sur la maquette avec un léger dégradé au pinceau par lavis successifs, puis par la teinte opaque entre le blanc et le gris foncé vers le centre. L'effet obtenu est bien suffisant au 1/72e.

















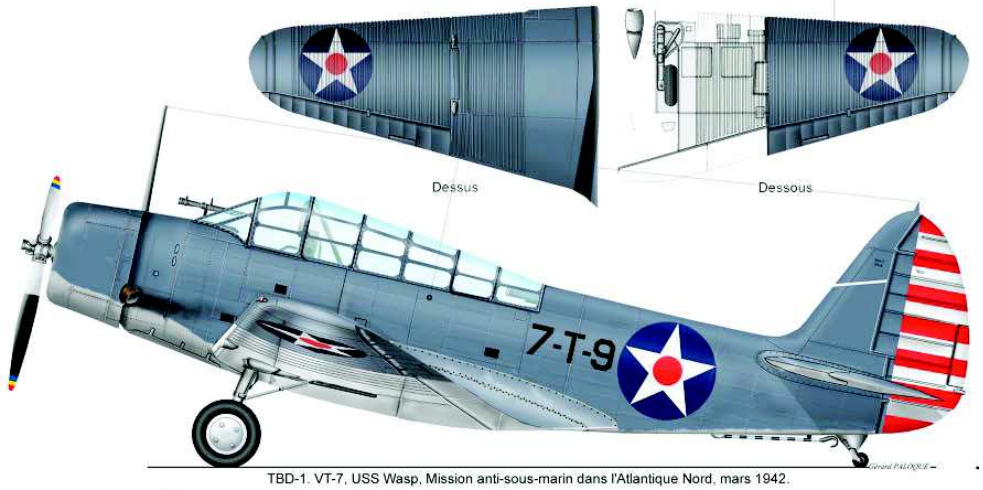
Douglas TBD -1 Devastator



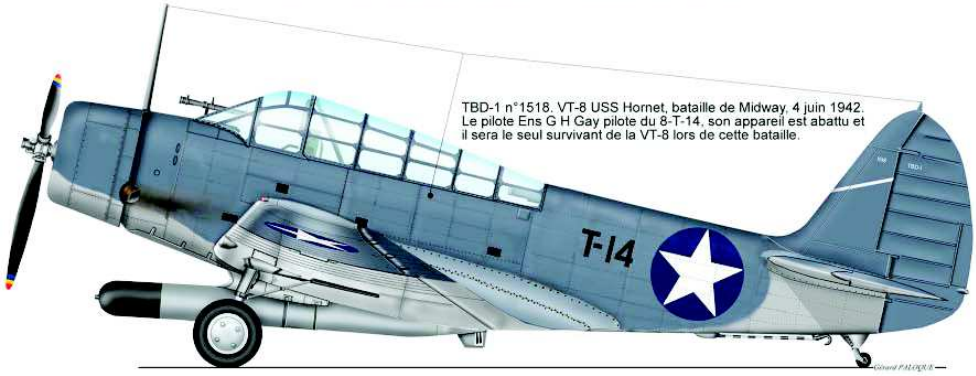
TBD-1 n°0298: VT-2. Appareil du Leader de la section 3, USS Lexington, 1938



TBD-1. VT-6, USS Saratoga, 1941.



TBD-1. VT-7, USS Wasp, Mission anti-sous-marin dans l'Atlantique Nord, mars 1942.



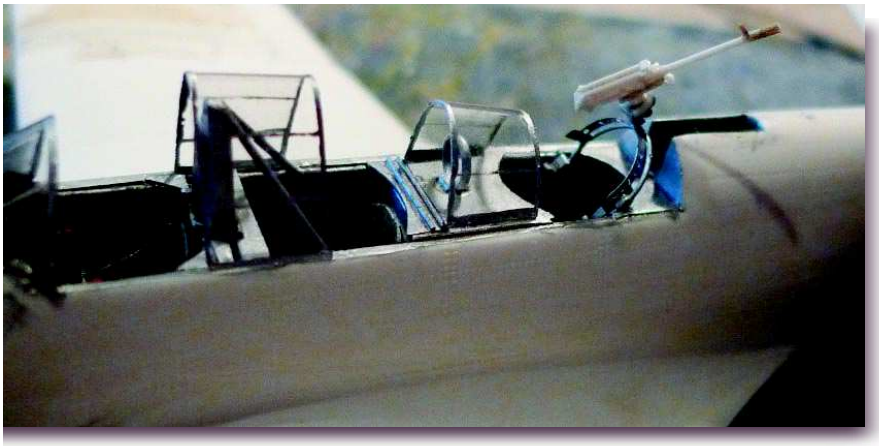
TBD-1 n°1518. VT-8 USS Hornet, bataille de Midway, 4 juin 1942.
Le pilote Ens G H Gay pilote du 8-T-14, son appareil est abattu et il sera le seul survivant de la VT-8 lors de cette bataille.







© profils de Gérard Paloque







Les premiers éléments de la verrière Falcon (Set Clear Vax n°12), entièrement découpée pour la représenter ouverte, peuvent être posés à ce stade du montage.
C'est une étape assez laborieuse, mais l'effet réaliste sera payant au final. Il faut sur chaque vitrage peindre les montants en teinte intérieure (aluminium), puis en gris bleuté sombre du camouflage supérieur avant le collage des parties superposables. Heureusement que le rhodoïd de la boîte Falcon est fin et favorable à la découpe. Les pièces sont collées au Kristal Klear, idéal pour éviter des traces éventuelles de blanchiment par la suite.

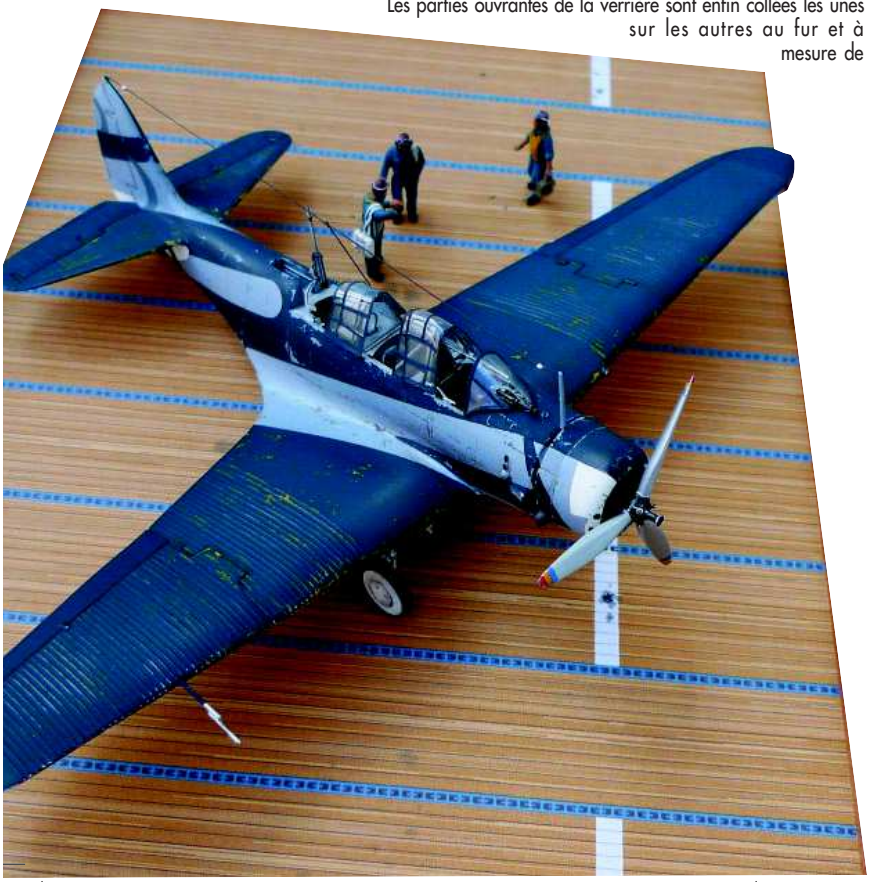


4/ Décoration et finitions
On peut aborder ensuite la mise en peinture du modèle, réalisée ici entièrement au pinceau, avec pour commencer, l'intrados en blanc Humbrol 130.
Après un séchage de 24 heures, on procède au passage du premier gris moyen H128 sur les parties supérieures et les flancs du fuselage et de la dérive. La voilure monochrome est en gris bleuté sombre Humbrol «Authentic colour» HM 5 "Field Blue". La suite du schéma "Barclay" est effectué à l'aide de ruban adhésif calibré Tamiya pour les grandes lignes et à main levée pour les courbes et les raccords. Le schéma est scrupuleusement respecté par rapport aux profils couleur de l'avion.
Les motifs en croissant de lune du côté droit de la dérive sont peints à main levée en gris moyen Humbrol 27. Idem pour les courbes de l'intrados en gris bleuté sombre.
Les parties ouvrantes de la verrière sont enfin collées les unes sur les autres au fur et à mesure de













la peinture respective de chaque pièce.
Tous les éléments secondaires de finition comme les échappements et les retouches de camouflage sont effectués ensuite. Le travail de patine des surfaces est appliqué avec un pinceau fin en simulant les débuts d'usure de cette peinture lavable et temporaire d'essais sans pour autant l'exagérer obligatoirement comme sur les photos d'époque. Des éraillures au "gun metal" (Humbrol 53) et à l'aluminium "mat metal cote" (27001) complètent les apparitions métalliques sous les couches de peintures les plus usagées. A noter aussi



que les ailes et les empennages sont partiellement éraillés en jaune, puisque l'ancienne décoration de cet appareil datait de la période des "Yellow Wings" des années trente. Quelques éclats métalliques sont simulés au crayon fin sans oublier un jus brun foncé appliqué par capillarité dans la gravure des volets et gouvernes.

Les touches finales du modèle sont complétées avec l'ajout d'un tube pitot sur l'aile droite, fabriqué en profilé et fil de cuivre mis en forme. Les petites fenêtres latérales du fuselage sont refaites avec une goutte de Kristal Klear qui remplace avantageusement les pièces vitrées d'origine, mal moulées et trop épaisses.

L'hélice est agrémentée d'un moyeu un peu plus long en profilé rond Evergreen, avant sa mise en place sur le moteur. On en termine avec les dernières finitions comme les traces d'échappements réalisées aux pastels secs appliquées au crayon buvard (estompe) le long du fuselage et les extrémités des pales d'hélice en bleu, jaune et rouge).



5/ Préparation du diorama



Pour la saynète sur porte-avions, il est prévu un accompagnement de trois figurines d'équipage avec la maquette. CMK a produit d'excellents personnages en résine pour ce sujet. Leur assemblage s'effectue sans aucun souci. A cette époque (1940), les tenues des pilotes de Devastator étaient encore en bleu moyen. Les belles photos couleurs le démontrent clairement.

















Le pont en bois du porte-avions est une image imprimée sur papier issue d'un PDF trouvé sur le net. Le papier est ensuite découpé au format du cadre d'intégration du socle, puis collé bien à plat sur la plaque de verre d'un cadre à la colle en aérosol repositionnable. Ce collage est temporaire dans l'immédiat, puis définitif après un séchage de plusieurs jours. Ce procédé est très pratique et très rapide pour la mise en oeuvre.

Quelques traces d'huile sont ensuite ajoutées au pinceau fin en trompe l'oeil pour éviter un socle trop propre. L'effet au 1/72e est bien suffisant.

Conclusion

C'est un montage assez passionnant qui m'a donné l'impression de revenir au "maquettisme traditionnel", comme quoi certaines boîtes anciennes peuvent encore susciter la passion et la création... •

Documentation

- "Avions" n°166, 167 et 168.
- "Aéro Journal" n° 28.
- "US Navy Aircraft, camouflages and markings 1940-1945 - Squadron Signal Publications.







1/32e

TAMIYA

réf. 60322

distribué par T2M





North American



Introduction

Constituée sous l'appellation de "2nd Air Commando Group" le 22 avril 1944, à Lakeland en Floride, l'unité fut ensuite attachée à la 10th Air Force sur le front CBI, "China Burma India", de septembre à novembre de la même année. Débutant leur tour opérationnel en Inde, ses pilotes volèrent sur presque tout ce qui portait des ailes (P-51, L-5, O-47, C-46 et 47, planeurs, etc). Leur rôle était de fournir à la 14e Armée britannique tout ce dont elle pouvait avoir besoin, comme l'appui rapproché qui les portait souvent loin à l'intérieur des lignes ennemies. Lorsque les japonais s'effondrèrent à l'issue de la campagne de Birmanie, l'unité fut installée à Okinawa pour préparer l'invasion du Japon. Le conflit s'interrompant alors, elle fut rapatriée aux Etats-Unis et démantelée le 12 novembre 1945.



éclairs noirs dans le Pacifique

En ouvrant la luxueuse boîte Tamiya on découvre une grande quantité de pièces magnifiquement détaillées. Le montage va révéler un ajustement général de celles-ci impeccable, tout comme les divers sous-ensembles. La marque japonaise est à la hauteur de sa réputation, ce modèle est parfait pour satisfaire les plus intransigeants.



La documentation sur le Mustang est aujourd'hui abondante, vous trouverez sans doute votre bonheur dans les librairies spécialisées et les bouquistes aéronautiques.















P-51D Mustang

texte, montage & photos de détails de Jean-Philippe Camus & Réza Azimi

j.camus@yahoo.fr
zouz.reza@gmail.fr



Tout est là : les moindres détails sont traités avec exactitude par Tamiya. Seules les connexions radio, un cadran de jauge pour le réservoir de carburant et un arceau sur le siège ont été ajoutés à ce bijou.

Nous avions dit tout le bien que nous pensions de cette maquette, cf. R241 de Réplic, il est évident, à présent que nous l'avons montée, qu'elle sort de l'ordinaire, tant la marque japonaise a visé la perfection : assurance et précision des assemblages, haut niveau de détails, fidélité à la réalité de l'appareil, grande variété des options,... Tout est là pour en faire un modèle d'exception. L'ensemble est si bien conçu qu'en réalité, peu de choses sont à ajouter. En revanche, et si l'on veut obtenir un résultat réaliste, il faudra s'attendre de très nombreuses actions de montage et de peinture qui mettront votre patience (un peu) à l'épreuve.

Cockpit

L'exception commence par le cockpit, où même la cloche d'alerte IFF, ou les accoudoirs amovibles, sont représentés. Notre choix s'étant porté sur un P-51D-15-NA dans le Pacifique, dont les 900 exemplaires construits provenaient d'Ingelwood CA. Nous avons sélectionné le siège articulé et le tableau de bord qui conviennent. Une documentation appropriée nous a permis de préférer le vert intérieur Gunze H303, le zinchromate Tamiya XF-4, et le AS-14 Tamiya en aérosol pour habiller le cockpit. Nous vous invitons à interpréter les indications de couleur de la notice, un peu simplificatrices à notre avis. Bien peu de choses ont été "oubliées" par Tamiya, mais il faudra tout de même ajouter quelques durites et les tiges de commande des gaz. Le plancher en bois était couvert d'un revêtement rugueux donnant au pilote de bons appuis durant le vol, dont nous pensons qu'il était noir. L'inévitable usure de ce sol laisse apparaître le bois, simulé avec du Tamiya XF-59. Des connexions ont été ajoutées au bloc radio SCR-522, ainsi que des plaques de constructeur (Airscale réf. AS48PLA), et nous l'avons intentionnellement monté à l'envers de ce que préconise la notice (180°). Le réservoir noir de 85 gallons a reçu des stencils Reheat Models (réf. RH132) qui ne se verront pratiquement pas, et a été considérablement empoussiéré. A part le siège et le plancher, peu d'autres détails reçoivent un travail d'usure. En revanche, comme en témoignent les photos accompagnant cet article, on pourra copieusement empoussiérer l'ensemble de l'habitacle, PTO oblige. Le rail de glissière de la canopée, pourtant caractéristique, n'a pas été traité par Tamiya ; il nous a semblé que c'était la seule vraie faiblesse de ce P-51 (c'est dire...): aussi utiliserons-nous la référence de RB Production RB-P32021 (cf. R242), qui fournit pour cette maquette de quoi créer l'illusion en photodécoupe (chez Ultracast, www.ultracast.ca). Le collimateur choisi est du type K-14 : il semble que le type N-9 ait été monté jusqu'en octobre 1944, avant les blocks D-20, mais que les D-15 aient pu être rétrofittés du collimateur suivant. Il suffit de suivre la notice et de lui ajouter un câble de connexion pour en obtenir une belle réplique. Seul le stencil "No hand hold" jaune sur deux lignes, figurant sur le coussin antichoc de cuir, manque à l'appel...

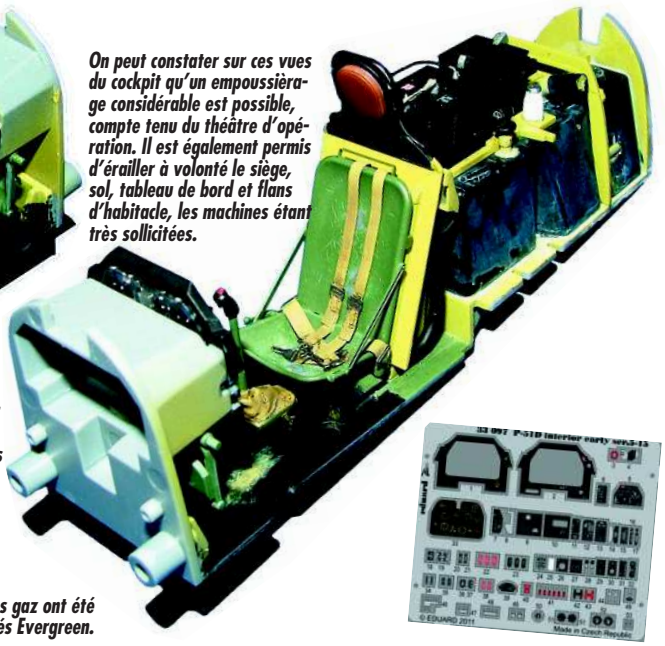




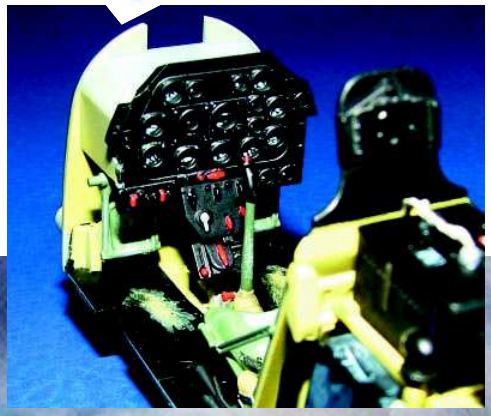
Un stencil a été créé pour habiller le bloc des gaz.

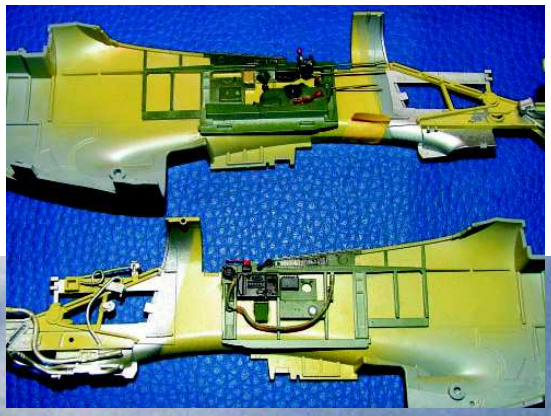
On peut constater sur ces vues du cockpit qu'un empoussièrage considérable est possible, compte tenu du théâtre d'opération. Il est également permis d'érailler à volonté le siège, sol, tableau de bord et flans d'habitacle, les machines étant très sollicitées.

Le bloc radio nous semble avoir été conçu pour être finalement monté à l'envers de ce que préconise la notice ; il faudra supprimer les tétons d'ajustement.



Des tiges de commande des gaz ont été ajoutées en profilés Evergreen.











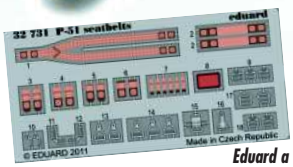
Les détails de cette maquette sont très impressionnants : ainsi, on pourra déposer la casserole et montrer un appareil en maintenance sans difficulté.

Moteur

Comme c'est notre habitude, nous avons affiné avec précaution l'hélice pour davantage de réalisme. Nous vous recommandons à cette occasion de consulter souvent votre documentation. En effet, convaincus de bien connaître l'appareil, nous avons positionné les stencils «Hamilton Standard» un peu trop loin vers l'extrémité des pales. Ce n'est pas très grave,

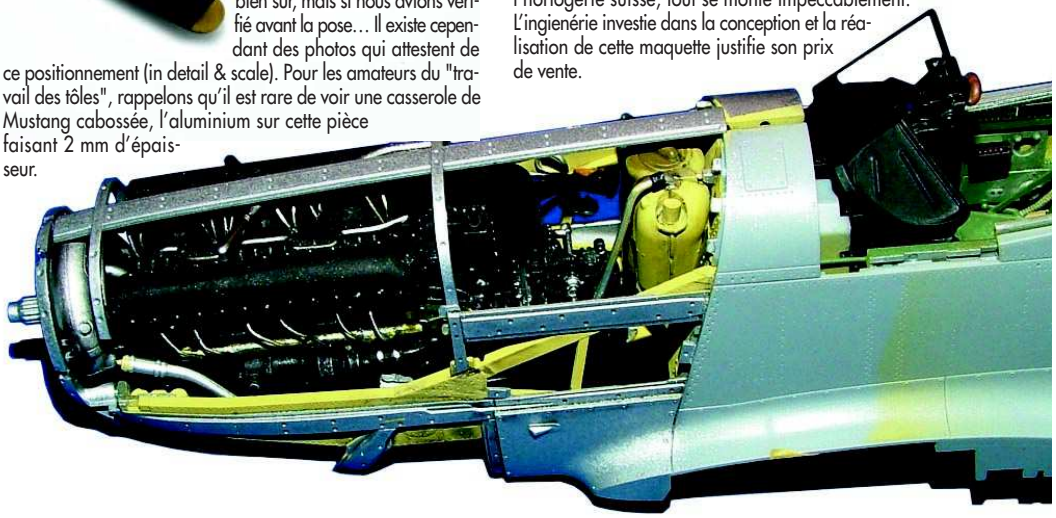
bien sûr, mais si nous avions vérifié avant la pose… Il existe cependant des photos qui attestent de ce positionnement (in detail & scale). Pour les amateurs du "travail des tôles", rappelons qu'il est rare de voir une casserole de Mustang cabossée, l'aluminium sur cette pièce faisant 2 mm d'épaisseur.

La partie motorisation est très fidèle à la réalité, au vu de la documentation consultée sur internet notamment, qui nous montre des photos d'époque du Packard-Merlin (cf. Smithsonian Institute). Cependant, Tamiya a délibérément omis de fournir les rampes d'allumage et de figurer les fils tressés des bougies, sur le dessus et les côtés du moteur. Selon nous, c'est une bonne chose, car cela laisse la possibilité de les confectionner soi-même à partir de plastique étiré et de fils de cuivre. Les fils et les rampes sont alors bien séparés du reste du moteur, ce qui donne immédiatement plus de volume à l'ensemble et une impression plus proche de la réalité. Le montage est d'une précision digne de l'horlogerie suisse, tout se monte impeccablement. L'ingienérie investie dans la conception et la réalisation de cette maquette justifie son prix de vente.



Eduard a commercialisé de la photodécoupe pour agrémenter l'intérieur du P-51 Tamiya.

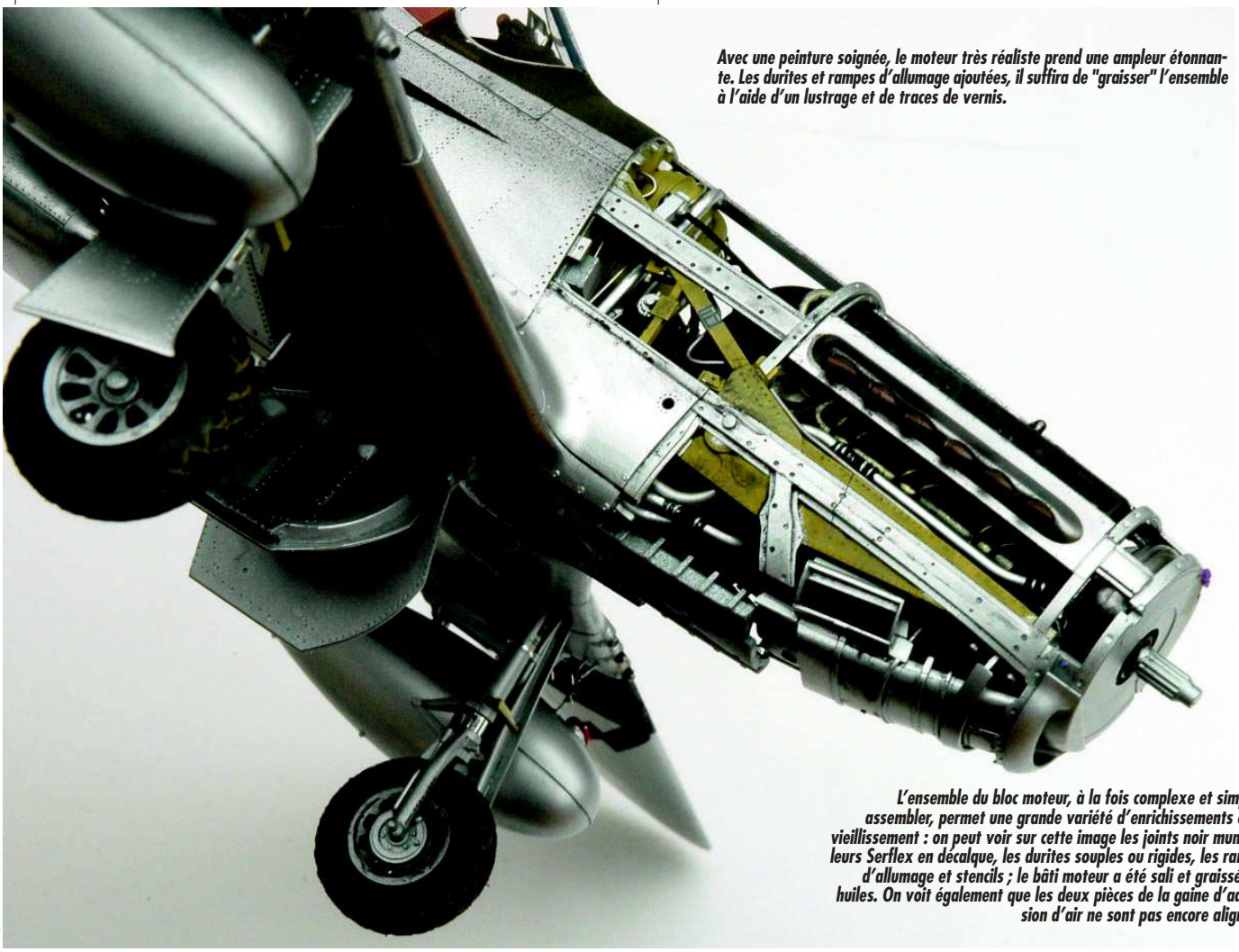






Une partie des renforts de l'habitacle est figurée avec une pièce séparée. On pourra plus facilement travailler (peinture) ses sous-ensembles avant de tout assembler.

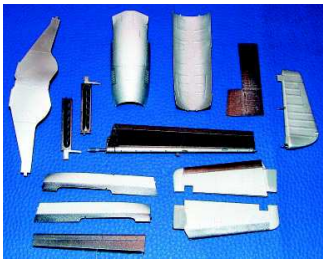
L'antenne gonio est faite du nez d'une bombe de 500 kg au 1/48e et de fil de métal cintré. Le fil d'antenne de communication est lâche, comme dans la réalité, ce qui lui permettait d'accepter les contraintes de pression en vol. On notera enfin que la verrière ouverte doit reposer sur le fuselage, ce qui lui donne une assiette différente de l'axe de ses rails.



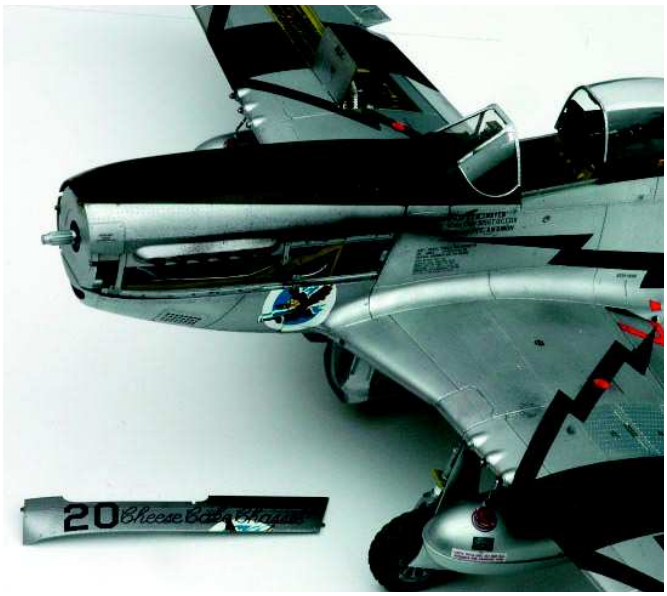
Avec une peinture soignée, le moteur très réaliste prend une ampleur étonnante. Les durites et rampes d'allumage ajoutées, il suffira de "graisser" l'ensemble à l'aide d'un lustrage et de traces de vernis.

L'ensemble du bloc moteur, à la fois complexe et simple à assembler, permet une grande variété d'enrichissements et de vieillissement : on peut voir sur cette image les joints noir munis de leurs Serflex en décalque, les durites souples ou rigides, les rampes d'allumage et stencils ; le bâti moteur a été sali et graissé aux huiles. On voit également que les deux pièces de la gaine d'admission d'air ne sont pas encore alignées.

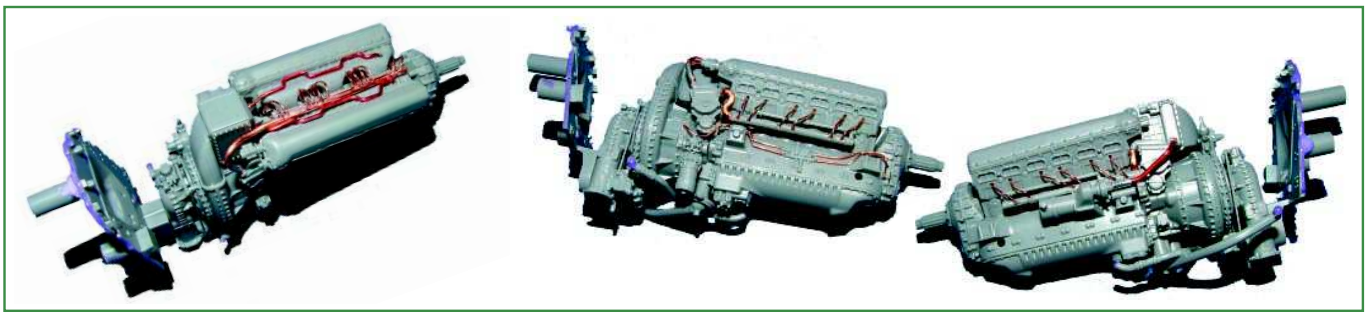
A l'aide de fils de cuivre, que nous préférons au fil d'étain pour sa rigidité (surtout lors des nombreuses manipulations au long de la création du câblage), on ajoute d'abord la rampe d'allumage supérieure, côtoyée par des durites métalliques échancrées. Comme la rampe supérieure, les rampes latérales sont faites de portions de grappe de plastique étirées, percées pour accueillir les fils de bougies. On a ajouté les fils de cuivre fins simulant les connexions électriques d'allumage, collées de la rampe vers l'endroit approprié. A l'arrière du moteur, le compresseur a reçu des tiges fines de plastique étiré, qui représentent la tringlerie de commande de l'ensemble carburateur/compresseur. Nous avons peint le moteur en noir mat, les rampes d'allumage et les fils de bougies couleur de laiton. Un petit cerclage noir sur les fils de bougie, à leur base, donnera un petit relief supplémentaire et simulera l'orifice de leur sortie. L'ensemble de la boulonnerie est peint en aluminium, comme observé sur les photos d'époque. Plusieurs vérifications ont été faites pour s'assurer que les fils de bougies ajoutés n'empêchent en rien l'installation du moteur dans son berceau avec les pipes d'échappement en place. Enfin, nous avons simulé quelques coulures de fluide sur le moteur et on éraillera un peu pour faire apparaître la sous couche alumi-

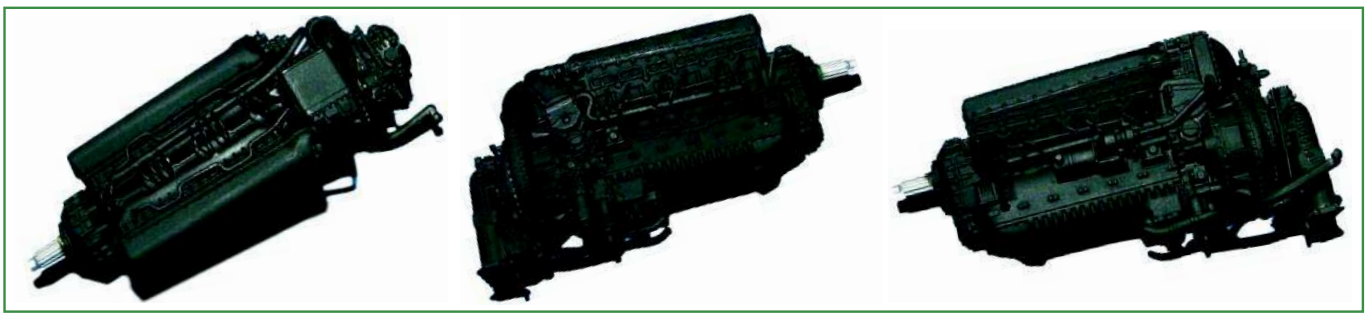


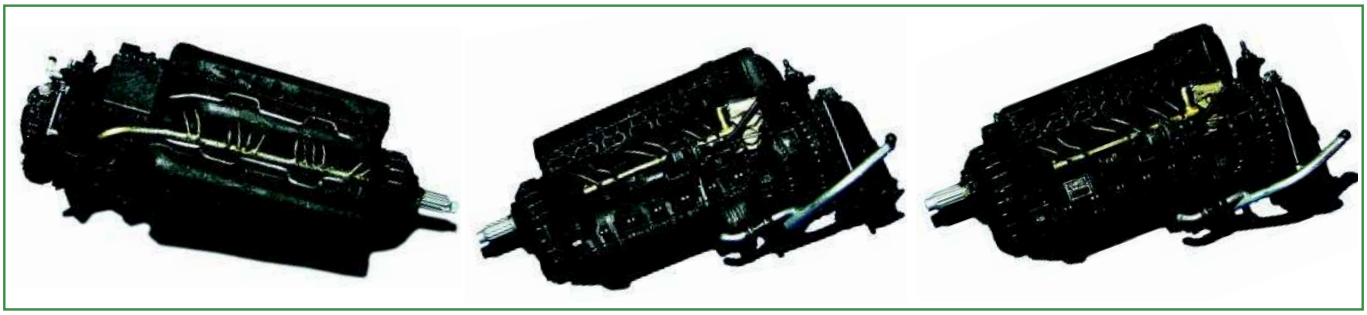






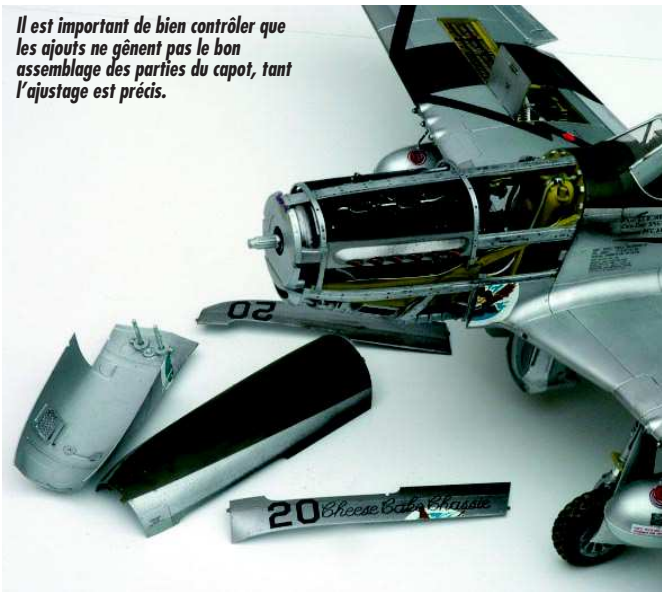




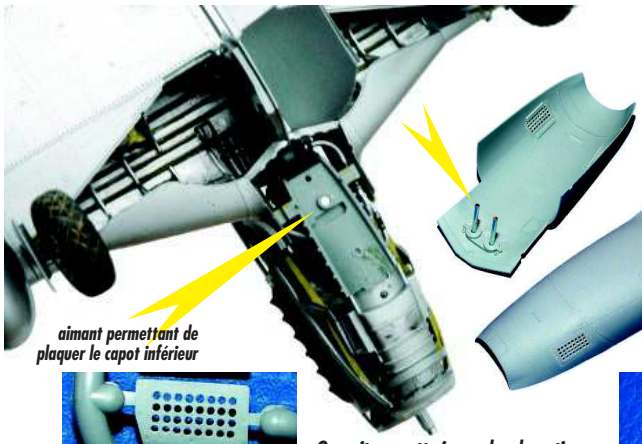




Comme on peut le voir sur les photos de l'appareil, nous avons peint le joint de pare-brise en aluminium. Les quatre pièces qui figurent les capots du moteur permettent différentes présentations de l'avion.

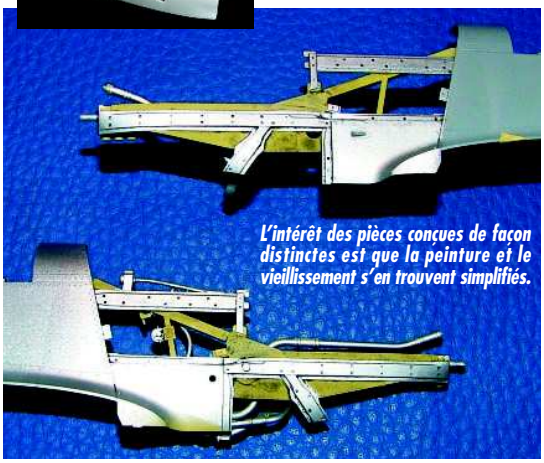


Il est important de bien contrôler que les ajouts ne gênent pas le bon assemblage des parties du capot, tant l'ajustage est précis.





On voit sur cette image les deux tiges de métal qui permettent de fixer à volonté le capot inférieur au moteur : une fois de plus, l'ajustage du fabricant est tel entre les deux pièces qu'il nous a fallu aléser légèrement les orifices recevant ces tiges.



L'intérêt des pièces conçues de façon distinctes est que la peinture et le vieillissement s'en trouvent simplifiés.



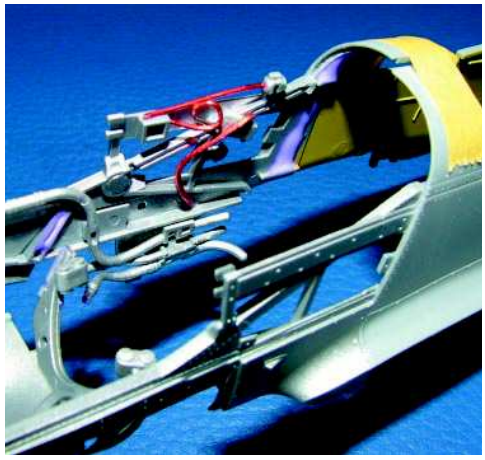
nium et ainsi donner un effet opérationnel. Pour finir sur ce poste, nous avons posé plusieurs plaques de constructeur issues des références Reheat Models (réf.130 et 132) sur le bouclier pare-feu et le bâti moteur. A ce stade, on peut dire que le moteur est une maquette à lui tout seul.

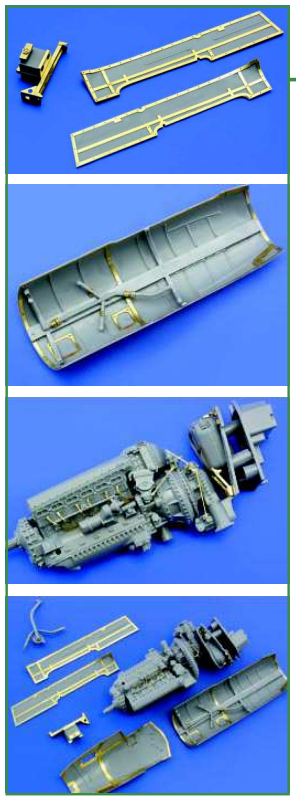
Puits de train

Ils ont été assemblés avant peinture et les tôles en arrière du bord d'attaque perforées de leurs évents. Veillez à cet endroit à ne pas supprimer le carénage de la caméra de tir, qui est en relief. Pour ce qui concerne leur mise en couleur, c'est un des postes compliqués de l'appareil réel. Les fournisseurs de North American étaient nombreux et les conditionnements des pièces fournies (les enduits de protection par exemple) ont évolué durant le conflit. Nous vous invitons à consulter le site de l'IPMS Stockholm, qui propose des synthèses intéressantes sur ce genre de sujet. Selon notre opinion, les premiers blocs de la version D du P-51 furent concernés par l'impératif "cost and time savings measures". Il semble que ces appareils aient eu des puits de train non traités, entièrement métal nu. Le retour au «tout yellow» sera standard à partir du D-20Na et D-20NT. Les suivants (block 30) pourraient avoir été protégés de zinchromate ou un "aluminized lacquer" sur leur totalité (?). Nous avons peint l'ensemble en Alclad "airframe aluminium" et les renforts de rigidité en vert intérieur (Humbrol 159). Quelques durites sont comprises dans cette mise en peinture ou noires, tandis que d'autres sont laissées dans la couleur acier de leur matériau naturel. L'ensemble, très exposé dans la réalité, a été copieusement empoussiéré aux pigments.

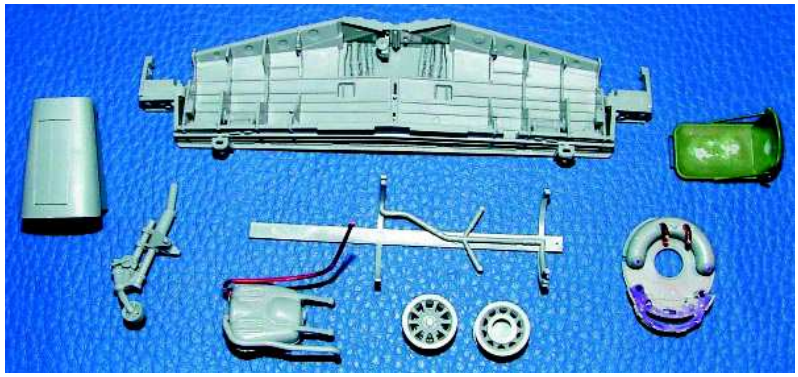


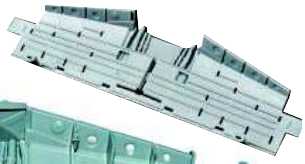
Il est notoire que les trappes intérieures du train "tombent" lorsque le Mustang est statique. Trains sortis, elles sont fermées à l'atterrissage, puis s'ouvrent de façon asymétrique lorsqu'au parking la pression hydraulique chute. Nous avons simulé cet effet en rainurant l'une de ces trappes à l'X-Acto, à l'extérieur de son articulation. Nous l'avons ensuite doucement contrainte vers le puits de train, de façon à lui donner un angle différent de sa jumelle restée verticale. Cette modification oblige à modifier également son vérin, en angle et en longueur. C'est un peu "acrobatique", mais ça marche. Tamiya propose l'option qui permet de changer à volonté la configuration en vol ou statique. Afin de détailler le puit de ses durites, nous nous sommes trouvés dans l'obligation de coller l'assemblage qui porte les trappes.





Etant donné le grand nombre de pièces, il y a beaucoup de travail de peinture de divers éléments et sous-ensembles.



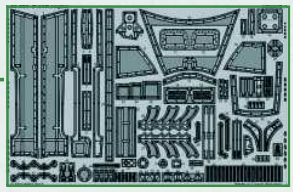








Pour peu qu'on soit précautionneux, on constatera quez ces pièces s'assemblent comme si elles étaient une partie de la gravure.

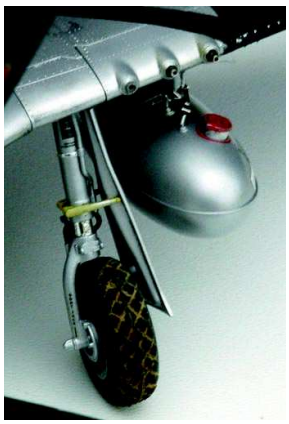


Eduard vient de sortir un e planche de photodécoupe pour détailler les faces internes des capots et réaliser quelques câbles électriques des bougies.



Il est très recommandé d'équiper les puits de train de leurs tubulures et durites avant l'assemblage à l'intrados.

Le profil laminaire de l'aile du Mustang a particulièrement bien été restitué par Tamiya. Bravo !





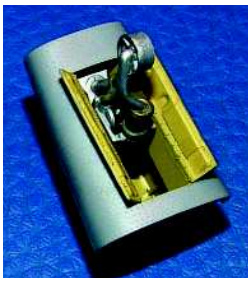
Trains

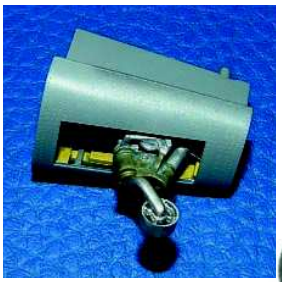
Les jambes de train sont un modèle d'assemblage, et sont armées d'une tige de métal qui doit assurer leur rigidité. Notons, par exemple, que la photodécoupe qui doit rendre le relief de surface des compas d'amortissement (issus du moulage de fonderie dans la réalité) s'ajuste à la perfection sur les pièces de



plastique injecté pourvu qu'on procède par étape pour le collage. Ces jambes de train sont équipées de leurs trappes peintes





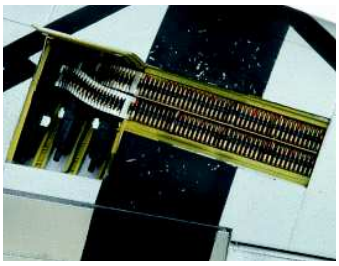


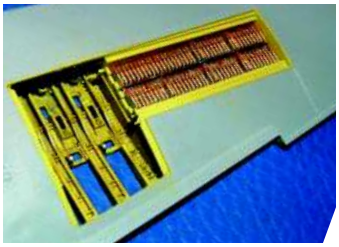
d'aluminium AS-12 Tamiya: la fiche articulée qui se trouve à mi-hauteur a été peinte de vert zinchromate, comme il nous a semblé le constater sur certaines photos de l'époque.

Enfin, nous avons utilisé la planche de décalque chrome de Studio 27 (réf. 27-FP0010 imprimée par Cartograph) pour simuler l'acier brillant de la partie télescopique.

Armement

Désireux de laisser une trappe d'armement ouverte, notre choix s'est porté sur celle de tribord. Après avoir peint les cartouches du magasin et des couloirs d'alimentation de "pale gold" Alclad, de fines bandes de décalque noires (X-Tradecal) nous ont permis de simuler les maillons. Les mitrailleuses, lustrées à la brosse de graphite, ont été équipées de leurs connexions de mise à feu. Nous avons finalement ajouté la poignée de verrouillage, en scratch, omise par Tamiya. Un autre détail "oublié" est la tôle échancrée qui fixe les deux panneaux non articulés pendant le vol, empêchant qu'ils ne s'envolent à cause des gaz dus au tir des mitrailleuses, ou plus simplement de la dépression entre l'intérieur des trappes et le milieu ambiant. Cet ajout en scratch empêchera de refermer la baie d'armement, mais concourt au réalisme de la maquette. Enfin, les canons saillants de calibre 0,50, sur les bords d'attaque, ont été remplacés par des portions de tubes de métal Miniméca.





Une cartouche sur cinq, comme on le sait, porte un projectile traçant rouge ; les maillons qui dessinent une bande noire à mi-longueur seront simulés à l'aide de décalques noir. (tappe d'armement) : Il ne faut pas oublier la tringle de maintient de la trappe d'armement articulée.





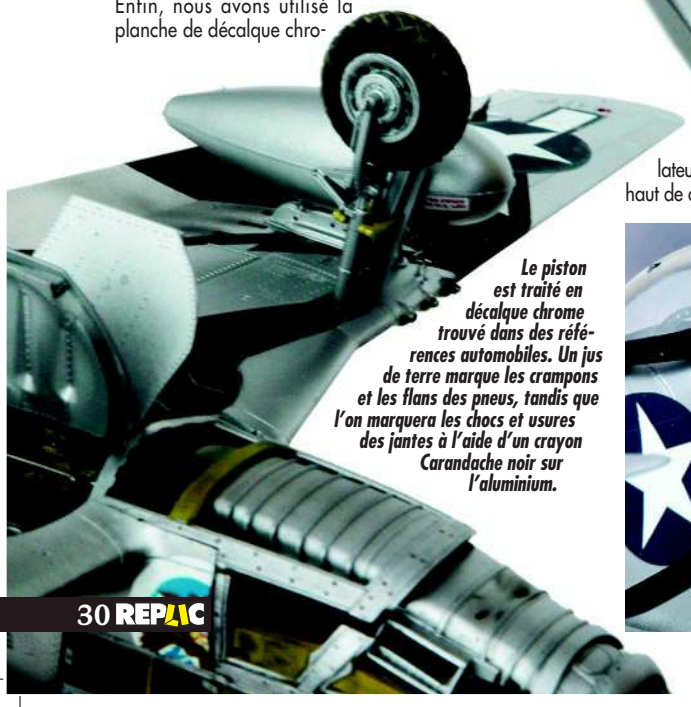
Cellule

L'antenne IFF de dérive n'est pas propre au théâtre du Pacifique, mais y était presque systématiquement utilisé à cette époque du conflit. Elle est fournie en photodécoupe par Tamiya.



Nous avons préféré la remplacer par du fil métallique. Par ailleurs, un fil d'antenne muni de ses ressorts et isolateurs quitte le blindage dorsale du pilote pour se fixer au haut de dérive puis, et ça n'est pas banal sur le Mustang, vient

Le collimateur N9 a été installé en usine au moins jusqu'en décembre 1944.



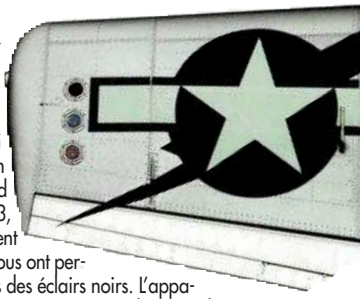
Le piston est traité en décalque chrome trouvé dans des références automobiles. Un jus de terre marque les crampons et les flans des pneus, tandis que l'on marquera les chocs et usures des jantes à l'aide d'un crayon Carandache noir sur l'aluminium.



rejoindre un petit isolateur en arrière du cockpit (au dessus de l'étoile de nationalité), à la façon de ce qui existe sur les Corsair F4U-1D. Nous ne collerons ce dernier ensemble qu'au stade des finissions, une fois la peinture exécutée. Sa relative fragilité et l'adjonction des rails de verrière nous également contraint à coller la verrière en position ouverte.

Peinture

La question de l'enduit des ailes est un sujet de polémique inépuisable... Nous avons considéré que, l'appareil étant quasiment neuf, il en était équipé (mastic Mr Surfacer). Il semble que les appareils décapés se trouvaient plutôt sur le front européen, comme l'illustre l'une des décorations de la boîte. En revanche, le fuselage était de métal nu. Nous avons réalisé un dessin que vous trouverez en marge de cet article. Il indique les normes des différentes épaisseurs de plaques d'aluminium constitutives de la peau du fuselage, ce qui, à notre avis, explique en partie l'effet de "patchwork" métallique qu'on peut aisément remarquer sur les photos de Mustangs. En conséquence, nous avons tenté d'imiter cet effet grâce à l'utilisation de différentes teintes d'aluminium Alclad, qui rendent bien l'aspect de métal. Peu partisans de pré ou post ombrage en général et sur cet avion en particulier, nous nous sommes contentés d'un jus à l'huile dans les superbes lignes de structure, gris ou noir suivant les sections, et de blanc pour les rivets.

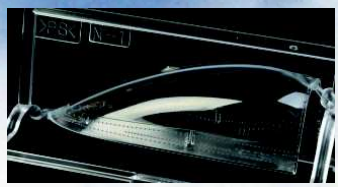


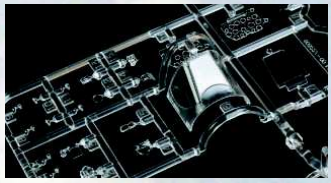
Un ouvrage nous a été utile pour cette réalisation, qui fournit les éléments de décoration en décalcomanies et propose des photos de qualité satisfaisante du P-51 qui nous intéresse. Il s'agit du "North American P-51D/K Mustang and Cavalier F-51D conversion" (19003, Kagero). Ce livre fournit également des profils des quatre faces qui nous ont permis de confectionner les masques des éclairs noirs. L'appareil choisi, le n°20 (Bu n°44-15392) surnommé "Cheese Cake Chassie", appartenait au 1st Fighting Squadron du 2nd Air Commando Group, 10th Air Force. Il se trouvait à Kalaikunda, sur la base de Coxs Bazaar en Inde, en janvier 1945 : souffrant d'un incident mécanique lors d'un atterrissage, il se posa doucement sur le ventre en sortie de piste. Plusieurs photos en attestent dans cet ouvrage, qui permettent de voir l'état général très propre de l'avion, ainsi que des peintures d'identification d'unité : les bandes et éclairs noirs, peu ou pas abîmées. Nous avons cependant pratiqué quelques éraillures autour des trappes de baies d'armement, sur le bord d'attaque de la dérive et des ailes, et bien empoussiéré les trains et zones de marche. Deux détails qui ne figurent pas encore dans cette maquette et sont spécifiques de l'unité, ont été volontairement ignorés: ces avions étaient équipés d'une antenne "loop" gonio, en arrière ou en avant du mât dorsal, et ont porté les lance-roquettes à trois tubes de 4,5 pouces à l'intrados, vus en Europe sur les P-47 par exemple.















Bien que la verrière "Inglewood" (parmi les trois proposées dans la boîte) soit d'un profil différent, nous avons choisi celle de cette photo parce qu'elle correspondait aux images de l'appareil réel traité. Il faudra au maquettiste du soin pour faire disparaître le joint de moulage qui se trouve sur toute la longueur.

Les masques que fournit Tamiya sont d'une facilité de pose et d'une efficacité impressionnantes, pour peu qu'on ait pris le temps et le soin de les découper aussi précisément que possible.





On pourra ajouter les durites d'alimentation des réservoirs auxiliaire : nous avons peint le joint caoutchouc noir à la Prince August, posé les colliers Serflex figurés en bandes de décalque aluminium, et simulé les systèmes de serrage par des portions de fil métallique.

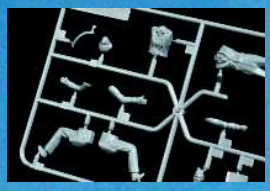
La prise d'air du radiateur ventral, si typique du P-51, a été percée à la lame X-Acto.







Un pied est fourni pour installer la maquette «en vol»







Les bouchons de réservoir rouges sont fournis par Tamiya sur la planche de décalques, ce qui simplifie encore la mise en peinture. A ce titre, nous sommes reconnaissant à la marque de ne pas avoir proposé les marquages d'octane disposés en cercle autour de ces bouchons, que pour notre part nous n'avons jamais vu sur aucune photos d'époque…

Conclusion

Cette maquette extraordinaire de Tamiya, qui semble difficile à surpasser, donnera une grande satisfaction aux maquettistes fans de Mustang et promet quelques déclinaisons passionnantes. Vivement un P-51 B/C ! On parle aussi d'un F4U à l'échelle depuis longtemps... •

Un clin d'œil à Laurent Boulestin



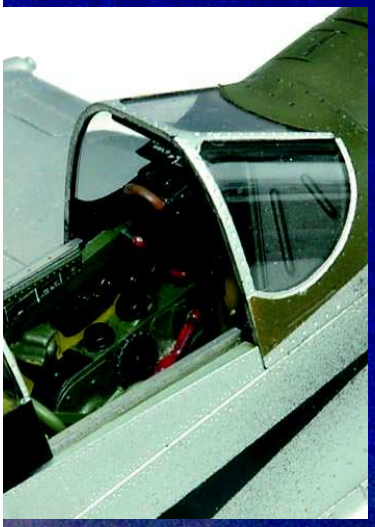




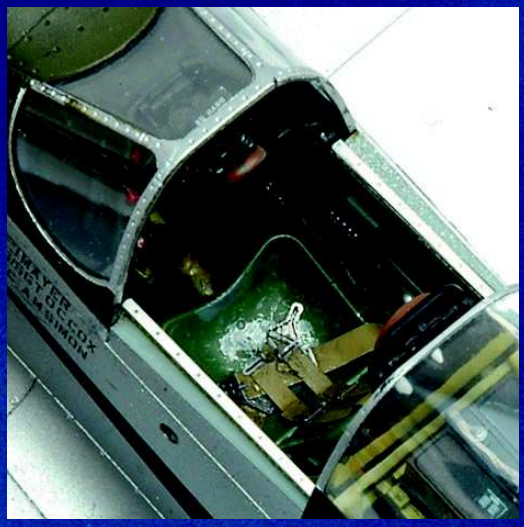
La conception du pare-brise est parfaite ce qui permet d'obtenir une finition très réaliste

Barracudacals (cf. pages accessoires) vient de sortir une planche pour réaliser tous les détails des instruments du cockpit du P-51









Une usure plus marquée est figurée au fond du siège. Les rails latéraux pour la verrière proviennent d'une référnce RB Productions (cf. R242)




415392

20
Cheese Cake Chas



On devine ici le collage asymétrique des trappes et de leurs pistons de rétraction. Le phare d'atterrissage n'est pas dans l'axe de l'appareil, mais orienté de quelques degrés à gauche dans le sens du vol.

















© P. Martin, J-P. Jacqueline, M. Chevalier, F. Prieur, M. Abraham, C. Romary.

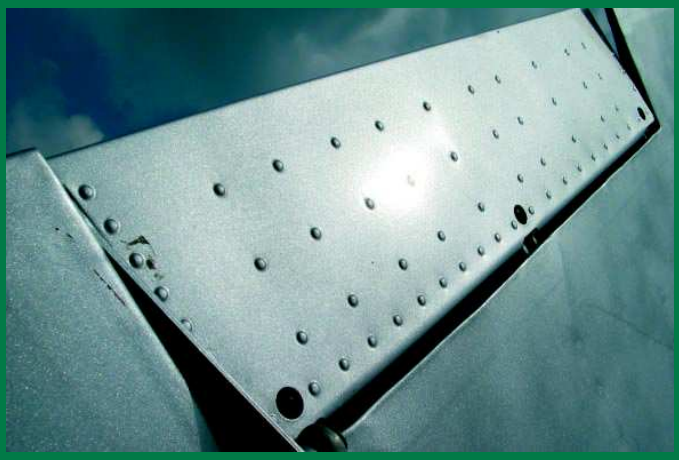

B7
413704


411622




4323


NO PUSH



















Les occasions d'admirer un Mustang en Europe sont assez fréquentes, y compris dans son élément : en vol. Les nombreux meetings offrent des plateaux très appétissants, mais les musées sont aussi des lieux uniques qu'il faut aller visiter. Le P-51 offre un choix de décorations innombrables, gageons que ce magnifique modèle Tamiya arborera des robes que nous auront le plaisir de voir dans les expositions.









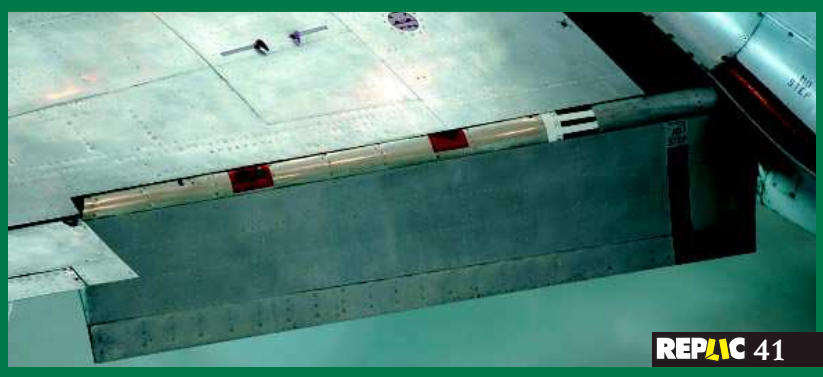


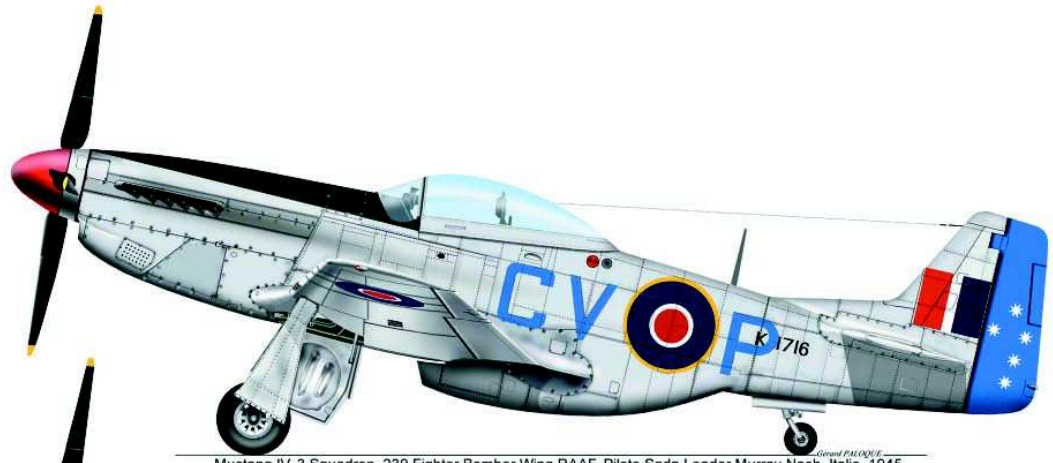






Nous voyons ici quelques machines vues à Duxford lors du meeting annuel qui se déoule au mois de juillet. Le P-51 fit aussi le bonheur de milliers de visiteurs à la Ferté Alais, et ce, pendant de nombreuses éditions. Ces manifestations sont autant d'opportunités d'approcher les avions de très près, pour le plaisir des maquettistes toujours avides de détails.





Mustang IV. 3 Squadron, 239 Fighter Bomber Wing RAAF. Pilote Sqdn Leader Murray Nash, Italie, 1945.



P-51D Phillippine Air Force, Pilote Brigadier General B.N. Ebuen, 1948.



Insigne du 3 Sqdn porté coté droit sous le cockpit

P-51D. 3 squadron,Indonesian Air Force de 1950 à 1962



P-51D. Dominican Military Air Corps (République Dominicaine). Escuadron de Caza, 1953.



Mustang Mk IV. 112 Squadron, Italie, 1945.

© profils de Gérard Paloque






Big Beautiful Doll




DAMN YANKEE




Nooky Booky




474425
"DAMN YANKEE"



1/48e

ACADEMY HOBBY MODEL KITS

www.academy.co.kr

dsitribué par MHD

www.mhd.eu







texte, montage par Gianni Romana



La première version opérationnelle du célèbre MiG 21, le F-13, était armé de deux canons de 30 mm. Avec ses munitions il avait une puissance de feu de... deux secondes !
La deuxième version, le PF, emportait deux missiles à tête chercheuse thermique, mais avait perdu ses canons.
En fait, le PF pourrait emporter une nacelle de deux canons de 23 mm sous le ventre, mais dans ce cas, il ne pouvait pas avoir de réservoir auxiliaire, ce qui réduisait considérablement son autonomie déjà limitée.

Il a fallu attendre les versions ultérieures, comme le SP ou le MF, mais surtout celles avec un nouveau moteur pour avoir un véritable chasseur supersonique et bien armé.
Au début des années soixante, le V-VS était dépourvu d'avion de reconnaissance supersonique, à la fois photographique et "espion électronique".
Il y avait bien l'Ilyushin Il-28R "Beagle", mais il n'était pas supersonique et Yakovlev Yak-27R "Mangrove", qui consommait beaucoup, et d'utilisation et d'entretien problématiques. Il fut construit à seulement 170 exemplaires.



























Documentation
Il y a beaucoup de choses sur le MiG 21. Voici une sélection :

MiG 21 (4 + Publication)
MiG 21 Bis Fishbed L / N (Ace Publication)
MiG 21 walk around n°37 (part 1), n°39 (part 2) (Squadron/Signal Publications)
MiG 21 Fishbed in color n°6562 (Squadron/Signal Publications)
MiG 21 Fishbed in action n°131 (Squadron/Signal Publications)
"Air war over North Vietnam" (Squadron/Signal Publications)
Lock on n°21 MiG 21 MF (Verlinden Publications)
topshots MiG 21 MF (Kagero, 11001)
MiG 21 units of the Vietnam war Combat aircraft n°20 (Osprey)
MiG 21 arab units in combat Combat aircraft n°44 (Osprey)
Final touchdown, the last days of East German Air power (Concord)
MiG 21 Fishbed, Aerofax (Midland)
MiG 21 variants in detail MF / UM (Wings & Wheel Publications)
MiG 21 Super Profile (Chant Haines)

Pour entreprendre le montage d'une maquette je consulte beaucoup de documentation. Cet examen me permet de décider la version et la façon de présentre le modèle.

Certains maquettistes ont une dextérité qui leur permet de créer des tableaux de bord, des trains d'atterrissage, de minuscules et fins détails parfaits, à partir de carte plastique. Je ne suis pas de ceux-ci, c'est pourquoi je préfère faire appel aux nombreux sets de détails disponibles sur le marché.

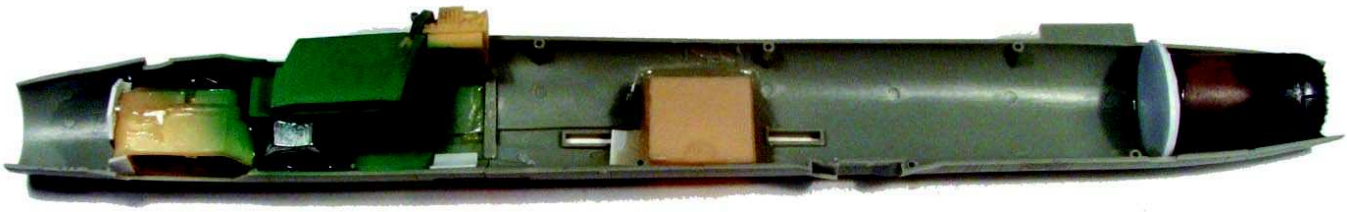


p44/53 MiG 1/48e 18/11/11 0:34 Page 45

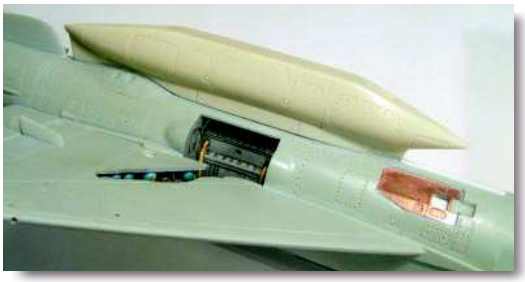
MiG-21R Fishbed H







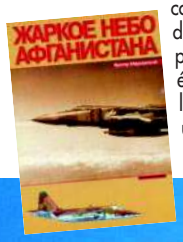
Le point de départ était un MiG 21 PFM, le premier chasseur de la famille avec une charnière à droite pour l'ouverture de la verrière. L'idée était simple il fallait concevoir et de construire trois types de pods à attacher sous le ventre de l'avion, à utiliser selon les différentes nécessités. Le type D, pour photographier de jour avec des contre-mesures électroniques, le type R enregistrant des transmissions radio : une sorte d'espion électronique classique avec un appareil photo, le type N équipé de caméras infrarouges appropriées pour les missions nocturnes.





Cependant, ce pod prenait la place du réservoir ventral, et bien vite on se rendit compte qu'il pouvait prendre que des clichés de son d'aéroport d'attache plutôt que ceux plus distants, en raison de son faible rayon d'action. L'OKB MiG se remit au travail plus sérieusement ce qui abouti au remaniement du jet d'où la bosse dorsale, élargie avec un aérodynamique revue, un nouveau réservoir et une avionique reprise. En plus de cela, quatre points d'emport sous les ailes furent installés, tous "humides", c'est-à-dire approprié pour porter des réservoirs supplémentaires. Les changements ont été : le décalage vers la droite sur le nez de la perche pitot, une sonde d'angle d'attaque et un nouveau pilote automatique sur le côté gauche. Moins évident : l'apparition de deux pods montés sur deux pylônes courts aux extrémités d'ailes, des antennes passives du système électronique de contre-mesures PSE-3 qui peut détecter les émissions radar hostile ou d'autres émetteurs. Produit en masse en 1965 à 1971 à Gorky, et plus que tout autre appareil de reconnaissance soviétique, il fut largement exporté vers la Pologne, l'Egypte, la Tchécoslovaquie et l'ex-Yougoslavie.

J'ai trouvé un livre uniquement en cyrillique dédié aux combats dans le ciel afghan au cours des dix années de l'invasion soviétique. C'est le dernier conflit où prit part le MiG-21 à étoiles rouges. Quatre unités étaient équipées de MiG 21R et 21 bis, ce dernier pour l'escorte du premier qui volait désarmé pour gagner un peu d'autonomie de vol. Mais bientôt on s'est rendu compte que l'escorte était inutile, étant donné le peu d'agressivité des pilotes afghans, et les MiG 21 bis ont été relégués à l'attaque sur le terrain juste pour le sort des montagnes et les vallées de ces terres. Certainement qu'à cette occasion, le MiG-21 Bis subit le même sort amer que le légendaire F-104G, né et conçu pour voler haut dans le ciel, il fut contraint d'opérer plus bas pour tirer sur les chars à quelques centaines de mètres du sol. Les Soviétiques remplacèrent les Fishbed par les MiG 23 et Sukhoi Su 27 à 17, 24 et 25, pour ces missions d'attaque au sol. En quelque sorte, ce conflit marqua la fin de la carrière du MiG-21R dans cette tâche.



Le modèle Academy

L'idée d'un MiG-21R est intéressante, par la nature unique du sujet : un avion de reconnaisance. Le modèle Academy a une bosse dorsale et une dérive de MiG 21 Bis et non pour un MiG 21 MF.



Trois compagnies fabriquant des accessoires fournissent des pièces en résine permettant de détailler un MiG 21 : CMK, Ciro Model et Quickboost. Je me suis procuré ces références, non pas dans une crise de consommation effrénée, mais plutôt dans le but de choisir les pièces les plus exactes et appropriées pour le modèle choisi. Mon choix tomba sur QuickBoost parce qu'il me semblait le plus correct. Mais ceci ne veut dire que l'on peut utiliser que cela. La carte plastique et le mastic peuvent être utiles cà et là.

Montage

Cockpit : c'est souvent par là que tout débute, mais nous ne seront pas fidèles à un certain classissisme, en commençant par d'autres sous-ensembles, comme installer et ajuster les inserts en résine. Mes humbles conseils porteront plutôt à mettre l'accent là où les joints sont à parfaire, utiliser des pinces à linge, des caoutchouc, du ruban adhésif, de la colle liquide (Tamiya bouchon vert) etc. Mais où certains écarts sont minimes, ces











quelques petites fentes sont travaillées à la colle Faller Expert qu'il faut laisser plus longtemps (environ trois jours).



Une fois la colle complètement sèche entre les pièces compressées pour le collage, des portions de plastique fondu peuvent apparaître.

Ces petits bourelets vont disparaître sous l'action du papier abrasif 600 utilisé dans un mouvement rotatif et non alternatif.



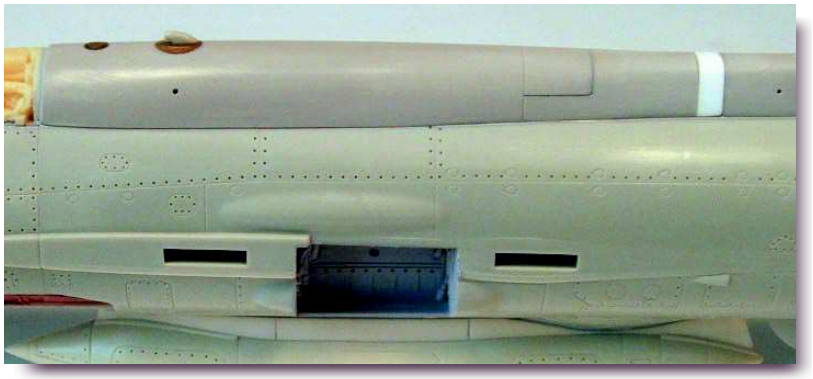




De même, la gravure des panneaux comblée au mastic traditionnel, celui-ci peut s'effriter sous la pointe à graver et le résultat est mauvais. Vous devez utiliser la colle cyanoacrylate qui, une fois sèche puis poncée, a plus ou moins la même dureté que le plastique et la gravure des lignes devient plus facile.







Les pièces qui supportent le poids du modèle comme le train et les roues, et dans mon cas, le poids supplémentaire du radar, ont été collées avec une colle époxy bicomposants qui laisse quelques minutes pour corriger les alignements et de plus, la fixation est très robuste.

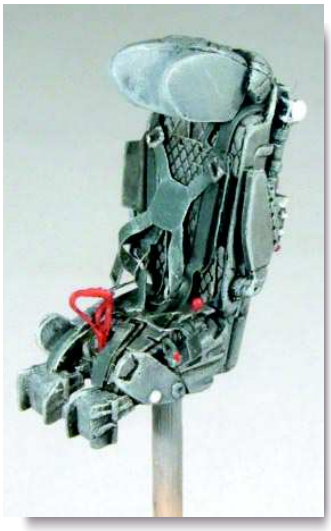
Lors de l'installation des pièces dans les demi-coquilles des précautions doivent être prises pour respecter l'alignement des éléments principaux, en limant tout écart. Un mauvais alignement peut gâcher la finition du modèle. Evidemment la symétrie du modèle doit être particulièrement soigné entre les ailes, la dérive, le pare-brise, le siège, la verrière, les trains, les charges externes...

After market

Certains détails comme le tableau de bord, les sangles de harnais, différents panneaux sont aujourd'hui vraiment de

Il existe sur le marché un grand choix de colles epoxy bicomposant.





belle qualité pour reproduire tous ces petits détails. De même, les éléments en résine sont souvent plus finement détaillés que les pièces d'origine en plastique. Voici une liste de quelques sets d'amélioration qui peuvent être ulitisés sur un MiG :
Les ajustements et la qualité de reproduction sont variables selon les produits.

FM : MiG 21 MF / Bis réf. 48 9903 (complet)
FM : MiG 21 PF réf. 48 9902 PF (complet)
FM : MiG 21 MF / Bis réf. 48 9807 (cockpit)
Aires : MiG 21 MF réf. 4062 (manque l'anneau de la post-combustion)
CMK : MiG 21 MF (bossage dorsal correct)
Pour le MiG 21 MF
CMK : réf. 4076 (roues)
Tally Ho : réf. 48011 (roues)
Tally Ho réf. UB-32 48014 (lance-roquettes)
Tally Ho : réf.48013 (paniers UB-16)
QuickBoost : réf. 48021, 48031 (entrée d'air)
Quickboost : réf. 448035 (bossage)
Ciro Model : réf. C-418 (dérive et bosse)
Paragon : réf. 4885 (pod de reconnaissance)
Neomega : réf. C-22 (cockpit)
Black Box : MiG 21 MF réf. 48040 (cockpit)
Pavla : MiG 21 PF réf. 48003 (cockpit)
Pavla : MiG 21 MF réf. 48004
Pavla : MiG 21 Bis réf. 48005
Part : photodécoupe réf. 48040
Eduard : photodécoupe réf. 48002
Eduard : photodécoupe MiG 21 PF réf. 48237
Eduard photodécoupe MiG 21 MF / Bis réf. 48238

Attention, le MiG-21 utilisé en Afghanistan portait des étoiles rouges plus grandes que ceux de l'Union Soviétique. Ces étoiles rouges "extra larges" peut être trouvées sur la feuille Microscale 48252, 48106 et 48020 Tally Ho, ou Propagteam. Pour faciliter leur application, on peut ajouter une goutte de liquide vaisselle dans de l'eau des décalcomanies, ce qui aide à les positionner. De même un peu d'assouplissant, juste une goutte, aide à ce que le motif épouse la gravure. Dans ce cas, on peut aider à l'application avec un cure-dent, en poussant doucement la décalcomanie dans la ligne gravée.

Il faut penser à vieillir ces motifs une fois en place, avec un jus de la même couleur que celle utilisée pour le reste de l'appareil et donner ainsi une touche de réalisme. En effet, il faut homogénéiser la patine de l'avion.

Décoration
Je me procure le plus grand nombre possible de photos sans trop m'attacher au Federal Standard exact, car il faut tenir compte de la couleur par rapport à l'échelle afin d'obetnir la meilleure restitution. Après cela, on peut consulter différents catalogues de peintures. Mon choix s'est porté sur les Gunze (acryliques). Le sujet choisi présente une robe composée de cinq couleurs avec un vert supplémentaire spécifique aux antennes, plus une couleur sable pour figurer le mastic sur la partie transparente de la verrière, son ossature étant peinte en même temps que les teintes du camouflage. Enfin, le dessous est bleu clair. Les couleurs Gunze :

H402 sable clair
H312 vert clair
H303 Vert
H420 vert olive foncé
H304 marron
H404 marron kaki
H418 bleu clair
H309 vert diélectrique (FS34079)
H306 gris (FS36270)
H308 gris (FS36375)



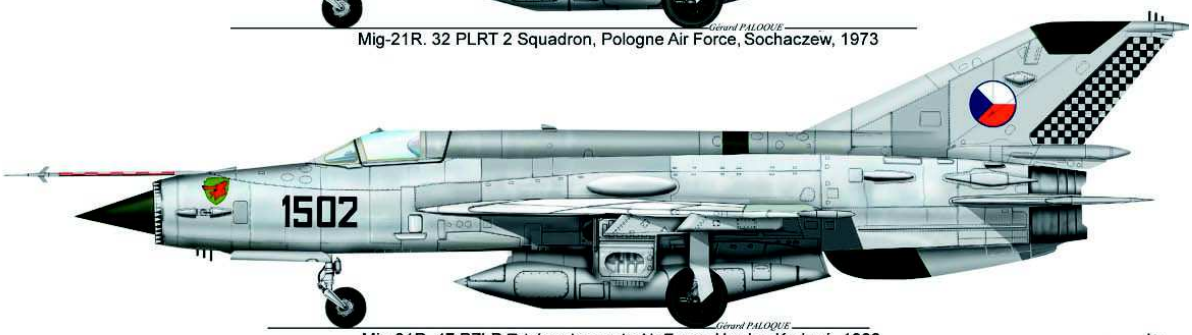




Mig-21R. URSS, Fin des années 60.



Mig-21R. 32 PLRT 2 Squadron, Pologne Air Force, Sochaczew, 1973



Mig-21R. 47 PZLP, Tchécoslovaquie Air Force, Hradec Kralové, 1992.



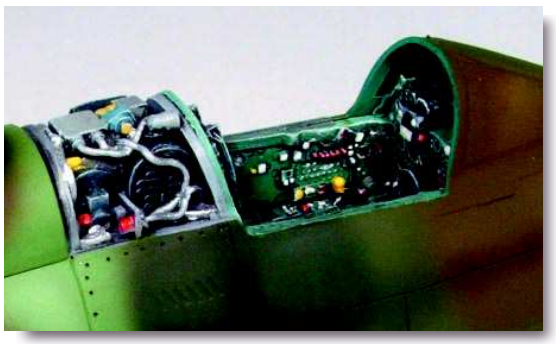
Mig-21R n°4799. Escadron de Chasse Indépendant, rattaché à la Soviet Task Force en Egypte, Seyyah AB, 1970



Mig-21R. 47 PZLP,(Régiment de Reconnaissance). Hradec Kralové, 1990.

© profils de Gérard Paloque





Aeromaster / Eagle Color a produit une teinte intérieure pour réaliser le fameux bleu-vert "flashy" (1270, bleu-vert cockpit , Pacte de Varsovie). Ma recette personnelle pour préparer les peintures Gunze : j'ajoute trois plombs de pêche pour mélanger le produit. Puis, je peux verser directement la couleur dans mon Badger 100 LGF.

Le siccatif «medio essicante 326» permet de diminuer la viscosité de la peinture



Les pigments Gunze ne sont pas affectés par le traitement de "dilution extrême", par exemple avec de l'alcool qui n'est pas un solvant, mais un diluant, et ne modifie pas les caractéristiques chimiques de la couleur. En outre, Gunze peut être vaporisé en couches très minces. Bien sûr, il est toujours préférable de passer les couleurs claires en premier.

J'éclairci le centre des panneaux pour donner de la profondeur et, en même temps, figurer un peu d'usure sur l'avion. Les couleurs de camouflage sont grisées, c'est pourquoi j'ai toujours ajouté un peu de blanc mat et d'alcool dans les teintes pour obtenir différentes nuances. Seulement si nécessaire, le repasse la couleur d'origine sur les lignes autour des panneaux. Bien sûr, ces effets doivent être très légers.



J'utilise le "medio essiccante 326" de Maimeri. Ajouté aux peintures cet agent diminue la viscosité sans altérer la teinte. Ce produit contient de l'huile de lin qui avec le temps peut subir un léger jaunissement. Il réduit le temps d'exécution de vos travaux en accélérant le séchage des couches de couleur (siccatif). On le trouve dans les magasins d'arts graphiques. Appliqué avec un pinceau sur une zone assez large du modèle, je passe immédiatement après la couleur à l'huile non diluée dans les lignes de structure. Attendez quelques minutes et l'excédent est enlevé avec un chiffon en microfibres ou un coton tige, en prenant soin de le changer souvent, car ils perdent leurs fibres. Ces effets, à réaliser dans la sens du vent relatif sur l'avion, sont faciles à répéter pour enlever plus ou moins de e







peinture. Vous pourrez doser à loisir ces effets sur votre modèle qui sera plus ou moins sale. La maquette prendra un très beau fini semi-lustré, lisse et prête à recevoir les décalques.

Verrière

Le MiG 21 R n'a pas de rétroviseur sur la verrière. Il faut donc supprimer ce détail sur la pièce transparente. J'ai commencé



avec une lime pour enlever le plus gros, puis j'ai passé un papier abrasif de plus en plus fin, en terminant avec de la pâte abrasive très humide. Le papier abrasif humide, doit être utilisé avec un mouvement rotatif. Si vous utilisez une mini perceuse, il faut absolument travailler à basse vitesse pour polir et

Un dispositif fabriqué en profilés plastique est réalisé rapidement pour maintenir la verrière en place le temps de séchage de la colle. Il est maintenu avec un pince.

éviter le risque de faire fondre le plastique. Il y a un nombre infini de pâtes abrasives, toutes valables ; vous pourrez faire quelques essais.

Les cadres en photodécoupe ont été collées avec de la Zap "thin" (colle cyanoacrylate) appliqué par capillarité avec une pince à épiler par exemple. On pose la pièce à sa place exacte, puis on applique un peu de Zap à l'aide d'un fin fil de cuivre. Si vous devez répéter l'opération, il est utile d'attendre un peu le séchage de la colle.





Vernissage

Je consacre une attention particulière à cette phase. Le modèle ne doit pas apparaître trop mat, mais pas brillant non plus. J'utilise environ la moitié de mat (Lifecolor) dilué qu'avec le diluant de la marque, généralement un seul passage. D'abord, je m'assure que le modèle est propre et exempt de toute trace de poussière ou de saleté. Il ne faut surtout pas fixer la moindre poussière dans ce voile transparent. Le vernis parfaitement sec je vaporise de l'essence de térébenthine à peine additionnée de la même couleur que celle utilisée pour les vieillissements. Cet autre passage donne une touche de réalisme supplémentaire qui atténue l'aspect mat et se rapproche de la finition de l'avion réel, à en juger sur les photos.



Les zones des panneaux des diverses antennes sont délimitées au ruban adhésif Tamiya pour recevoir un voile de vert foncé.







Décalcomanies

Propagteam	*48106*	*URSS, Tchécoslovaquie, RDA, Hongrie, Nord Vietnam*
Propagteam	*02548*	*MiG-21 pochoirs autocollants*
Hi-Decal-Ligne	*48-001*	*URSS, Pologne, RDA, Ukraine, Yougoslavie, Croatie*
Microscale	*48252*	*DDR, URSS, Tchécoslovaquie, Egypte, Finlande, Inde*
Gekko Graphics	*48005*	*Egypte, Syrie*
Aeromaster	*48240*	*Angola, Ethiopie, Egypte, Inde, Irak*
Aeromaster	*48241*	*Nord Vietnam, Afghanistan, URSS, Tchécoslovaquie, Pologne*
Aeromaster	*48242*	*Luftwaffe, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Yougoslavie*
Tally Ho !	*48020*	*URSS, Tchécoslovaquie, République Tchèque*
Tally Ho !	*48022*	*Egypte, Syrie, Yougoslavie, Croatie*
Albatros Modelworks	*48012*	*Inde, Mozambique, Congo, Pologne*
Albatros Modelworks	*48013*	*Inde, Bangladesh, Roumanie, Nord-Vietnam, Laos, Burkina Faso*
Linden Hill	*48004*	*URSS, Roumanie, Bulgarie, Géorgie, Chine*
HAD	*48016*	*Egypte, Hongrie, Afghanistan*
HAD	*49048*	*Hongrie, Slovaquie*









Derniers détails

C'est le moment d'installer les petites pièces comme des antennes, le tube pitot, les fils de décharge d'électricité statique sur les bords de fuite, un lot de pièces minuscules et fragiles susceptible de sauter au moindre choc. On les place délicatement à l'aide d'une pince brucelle au bon endroit, puis on applique une pointe de colle Zap à l'aide d'un fil de cuivre. Il suffit de mettre quelques gouttes de cette colle sur une surface lisse non absorbante et d'en prendre une petite quantité avec un fin fil. Si jamais ce petit point de colle parraissait visible, il suffit de passer un peu de vernis mat.sur la zone incriminée à l'aide d'un pinceau fin. •









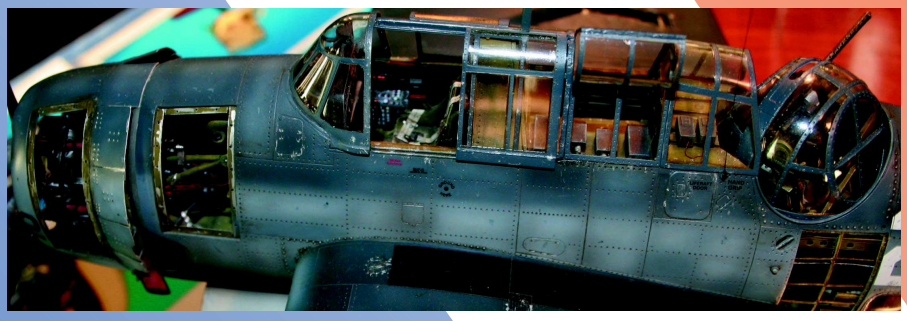
COLMAR

reportage de Didier Adam

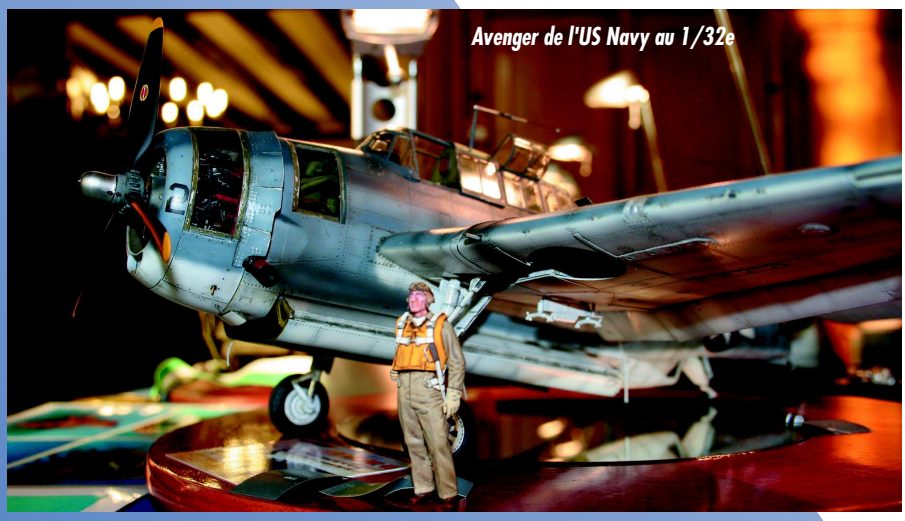


Le 4 et 5 novembre dernier le Colmar Maquette Club organisait sa douzième exposition internationale de maquette dans la salle des Catherinettes. Les exposants étaient venus du grand est de la France, de Belgique et d'Allemagne et grande nouveauté : pas de commerçants cette année afin de pouvoir accueillir un maximum d'exposants. Une initiative heureuse, car un public très nombreux a pu admirer tout au long du week-end des maquettes de haut niveau. L'ambiance fut, comme à l'accoutumée, conviviale et chaleureuse. Un grand merci à tous les membres du CMC pour cette inoubliable exposition qui restera dans les mémoires de ceux qui ont participé. Cette manifestation connaît un succès justifié sans cesse grandissant et amplement mérité, car l'organisation est sans faille et la bonne ambiance toujours au rendez-vous. C'est une exposition incontournable de fin de saison. Venez donc en Alsace… Il ne reste plus qu'à attendre 2013 pour la prochaine édition du CMC.


Porco Rosso en diorama




Gloster Javelin de la Royal Air Force au 1/72e


Avenger de l'US Navy au 1/32e


Arado Ar 555 Unicraft au 1/72e


Fokker D.VII au 1/48e

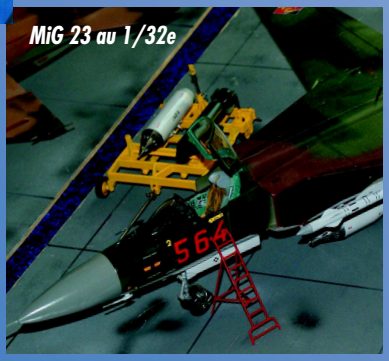

Arado Ar 96 au 1/48e


Mistel au 1/48e


Messerschmiitt Bf 109 E-4 1/48e


Albatros L39 de la patrouille Breitling


Mirage 2000 «oeuf»


MiG 23 au 1/32e

p54 salon 243 16/11/11 13:24 Page 55

p55 clubs R243 16/11/11 14:03 Page 55

CLUBS

Pour toute insertion "d'informations-clubs", veuillez nous adresser vos renseignements avant le 5 de chaque mois. Pour une parution mensuelle renouvelez l'envoi avec la même périodicité. Merci.

NOVEMBRE

♣ **23e salon de la maquette et de la figurine** les **19 et 20 novembre** au palais des congrès de Lorient organisée par le Korrigan Maquette Club. Renseignements : Jean-Pierre Le Corre : 06 87 14 52 06
jean-pierre.le-corre4@wanadoo.fr

♣ Les **26 et 27 novembre 2011**, **les trophées albigeois de la maquette** à la salle de Pratsgraussals à Albi. Exposition-concours qui acceuille la finale de la coupe de France. Renseignements : 05 63 38 60 24 ou 06 77 95 23 33.
www.clubmaquettiste81.org
am-canal@orange.fr

♣ **Flanders' Modelling Festival 2012** et **Flanders' Contest 2012**, le **10 mars 2012** à l'institut Don Bosco, Salesianenlaan à Hoboken (Anvers, Belgique). Concours international de maquettes et de figurines, exposition et démonstrations, bourse de vente et d'échanges. Une organisation de **IPMS Anvers**. Eddy Marivoet, Zwanebloemlaan 10, B-2900 Schoten, Belgique, téléphone +32(0)495/292.014 (avant 20 heures), e-mail *eddy.marivoet@skynet.be*. Info et inscriptions: www.ipms-antwerpen.be.*www.ipms-antwerpen.be*

♣ Le **Model Kit Static Boulonnais**. **MKSB,** 82 rue du Point du Jour, 92100, Boulogne. Fax : 01 46 20 34 03, (association affiliée à IPMS France). Réunion : **tous les deuxièmes samedis de 14h30 à 18h**, Pas de réunion en juillet et en août : 60 rue de la belle feuille, 92100, Boulogne, à côté du métro Marcel Sembat.
Responsable : A. Dulieu
modeles-reduits@proxiland.fr
www.asso-bb.net/modeles-reduits

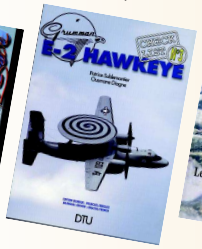
♣ **I.P.M.S Provinces de France**. Renseignements : CAMPI, Alain Personnic, 54 rue Chateaubriand, 29160 Crozon.
T : 02 98 27 14 29, ou : 06 64 33 96 40.
barracuda-club@wanadoo.fr
www.club-campi.fr
CALENDRIER FEDERAL IPMS PROVINCES DE FRANCE 2011/12
10 et 11 mars 2012, Cesson Sévigné, AMAC 35
14 et 15 avril 2012, Crozon, CAMPI ,29
26 et 27 mai ST Martin des Champs, 29, MSM 29
13 et 14 Octobre, Cholet, 49
27 et 28 octobre, Le Relecq Kerhuon 29

5 E de port



24 E

5 E de port



38 E

franco de port



88 E

5 E de port



18,30 E (promo)











Numéros épuisés : 1 à 27, 30 à 32, 34, 36 à 47, 50 à 53, 57, 70, 71, 75 à 78, 100 à 102, 107 à 109, 121, 126 à 128, 147, 148, 176, 182, 189.

Autres numéros disponibles à nos bureaux :

5,35 E l'exemplaire jusqu'au n°55 (inclus), 5,95 E à partir du n°56 et 6,50 E à partir du n°185

Frais de port : pour 1 ou 2 ex
France : 1 E / Europe et D.T. : 2 E / Autres : 3 E
A partir de 3 ex
France : 2,50 E / Europe et D.T. : 4 E / Autres : 5 E
Abonnement tarifs (par voie de surface) :
1 an / 12 numéros : **62 E** pour la France,
74 E pour l'étranger (Europe),
82 E (autre qu'Europe).
Pour le port par avion : nous consulter

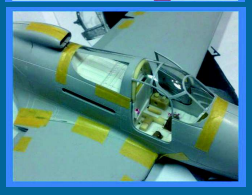
REPLIC

EUROPE

Un Dornier Do 24 devrait voir le jour chez Special Hobby au 1/48e



Chez HPH un Bell P-63 Kingcobra au 1/32e.... mais il faut débourser plus de 150 E.





Un volume sur le Me 262 chez Kagero







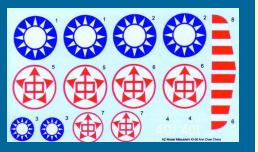
Le Mitsubishi Ki 30 «Ann» fait l'objet de plusieurs références chez AZ Model



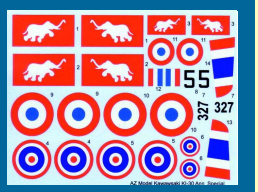
Un «Pirate» chez Admiral (groupe Legato)



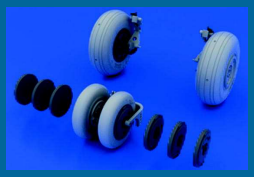
Le Charles de Gaulle, et un livre sur l'aviation helvétique chez Marines éditions





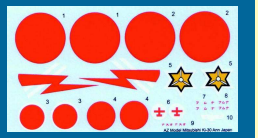


Le train de roues pour le MiG 21 chez Brassin au 1/48e





Un Bulldog au 1/48e chez PJP











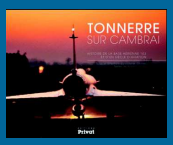
Le train de roues pour le MiG 21 chez Brassin au 1/48e



Réapparition de la Banane volante au 1/72e chez Italeri

Cruise missile et barre de traction chez Armory au 1/72e

Hommage à la base de Cambrai aux éditions Privat



Hellcat décliné au 1/72e chez Eduard







Nouveautés HI-DECAL LINE :
48024 & 72054 F-5E/F Tiger II : Sud-Vietnam, Vietnam, URSS, Indonésie et Yémen
48026 & 72056 Mirage F.1 BQ/EQ : Iran (5 schémas) et Iraq (2 schémas)
48008 & 72038 F-4 C/D/E/G & RF-4C/E : USAF, Australie, Egypte, Espagne, Israel, Corée du Sud, Grèce, Turquie, Iran.
48028 & 72058 THK F-4E/ETM/2020 «Terminators» : nouvelles et spectaculaires décorations pour les Phantom modernisés de la Force Aérienne Turque,
48025 & 72055 Mirage F.1 BQ/EQ
puis :
A-6E TRAM Intruder : USN (schémas "Desert Storm" et "Deny Flight") et USMC ("last Intruder").
F-5A/RF-5A Freedom Fighter : Iran, Sud Vietnam, Vietnam.

• BABEL WOUEB • BABEL

Albert Weinberg, père de Dan Copper, est décédé à l'âge 89 ans.
Né en 1922 à Liège, Dan Cooper est sa principale série, mais il est aussi l'auteur de Barracuda, Les Aquanautes, ou Luc Condor (pour Héroïc-Album).









A voir sur Aircraft Resource Center :
Le F-84 Hobbyboss au 1/32e, des Vicker Valetta au 1/72e (thermoformé), le pilatus Roden au 1/48e.









Sur le site de Hasegawa, le rendez-vous annuel du JMC nous offre encore l'occasion de voir les belles réalisations de nos confrères Japonais. 0www.hasegawa-model.co.jp















AMERIQUES

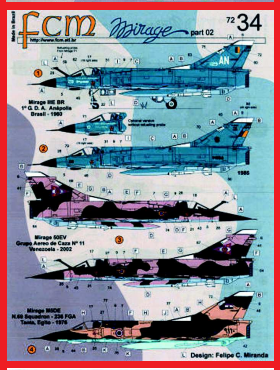




Verlinden sort au 1/32e des tracteurs de piste pour agrémenter vos répliques de l'US navy.

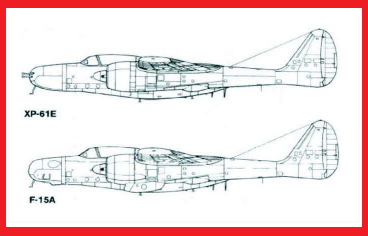






www.lonestarmodels.com
Le Northrop F-15 Reporter (RF-61) avion de reconnaissance photographique basé sur le Northrop P-61 Black Widow utilisé en Corée. Conversion en résine au 1/48e.

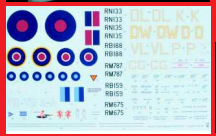






Une nouvelle boîte de Spitfire au 1/32e chez Pacific Coast : le Mk XIVc.













Beaucoup de sujets exotiques chez FCM et Aztec avec la possibilité de réaliser des appareils porteurs de robes colorées.

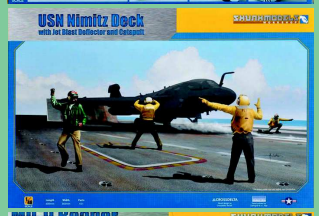
Chez Vagabond Decals au 1/48e les beaux Phantom de la VF-84 au 1/48e.

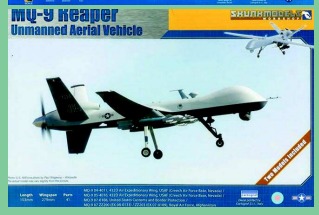
ASIE



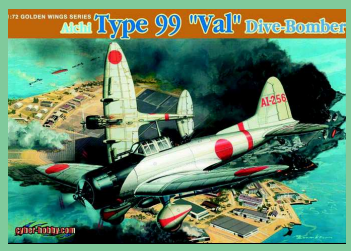
Une version française pour le F-84 Hobbyboss au 1/32e.







Skunk Works. Des accessoires au 1/48e : un tracteur de l'US Navy, une portion de pont d'envol et au 1/72e un drone armé.



Dragon au 1/72e : Aichi type 99 Val, au 1/48e le Focke Wulf Ta 152 C-1/R14 avec tropille, et au 1/144e le Boeing 747 «Air Force one».

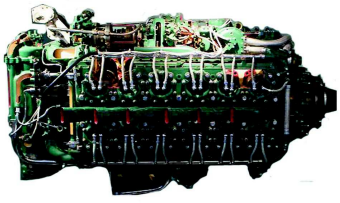




Hasegawa. Le rythme des rééditions est toujours aussi soutenu. Surveillez ces nouveautés qui parfois proposent des versions qui n'ont pas encore fait l'objet d'une réplique en plastique.



Erratum Tempest
Napier Sabre : sans soupapes
D'une conception originale, il ouvrait une voie nouvelle. Afin de respecter l'encombrement, on eut recours à la solution compacte d'un étage de douze cylindres à plat disposé en ligne surmonté d'un deuxième de même nature, architecture pour la première fois réalisée d'un moteur en H placé horizontalement. Pour disposer d'une puissance d'au moins 2.000 CV, on étudia une forte cylindrée de plus de 36 litres. De plus, pour pouvoir entraîner une machine lourde avec des performances élevées, un haut rendement unitaire en terme de couple était requis, il fût alors choisi le type suralimenté par compresseur mécanique à double étage, les cylindres sans soupapes, la distribution par chemises louvoyantes, le tout agrémenté d'une construction surdimensionnée en terme de résistance de toutes les pièces mécaniques.



p58_66 nouv 243 10/11/11 16:20 Page 58

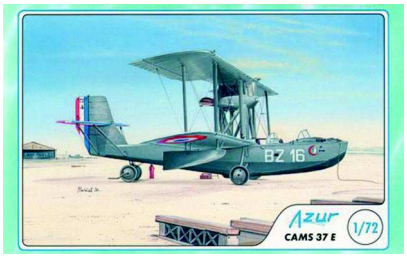
NOUVEAUTES

Nos remerciements aux fabricants pour les échantillons fournis.

AZUR 1/72e

Distribué par TMA

A086



CAMS 37 E

180 pièces dont 11 transparentes, 23 pièces en résine, 2 pièces en photodécoupe, 1 tige de 0,4 mm, 2 décorations.

Dimensions maq. : long. 157 mm, env. 202 mm.

Dim. au 1/72e : long. 157,9 mm, env. 201,3 mm.

Documentation : magazine Avions n°118 (Lela presse), Air Magazine n°5 (TMA), les ailes de gloire n°18 (Ha-Long Publishing), "Les aéronefs de l'aviation maritime, 1910-1942" (Ardhan).

Le CAMS 37 E (type 37-11) quadriplace est une version destinée à la formation des pilotes, construite à 28 exemplaires. Le CAMS 37 vit le jour au milieu des années vingt (360 exemplaires construits par les Chantiers Aéro Maritimes de la Seine en treize ans). La marine nationale l'utilisa à Hourtin et Saint Raphaël.

La marque franco tchèque propose cette version quadriplace moulée dans un plastique gris agréable à travailler. Les pièces sont bien réalisées sur quatre grappes et accompagnée d'éléments en résine constituant le moteur. Les détails des deux habitacles sont constitués d'une vingtaine de pièces (volants, sièges, plancher, etc.) avec des tableaux de bord qui paraissent bien chargés pour un avion de cette époque doté d'un seul moteur… L'aile inférieure est composée de trois éléments, un sous ensemble central et deux portions moulées d'une seule pièce. Compte tenu de la configuration de biplan, il faut installer le moteur et son bâti, les mâts d'entre plan avent de placer l'aile supérieure (2 pièces), dont la structure ondulée et quelques détails sont très finement moulés en relief. Tous les mâts sont bine traités, il faut prévoir de les reprendre au niveau des points de coulée. Un chariot de transport est prévu (une dizaine de pièces), avec deux roues à bâtons en photodécoupe à placer sur les deux en plastique. Une petite plaque transparente porte les pare-brise à découper. Le rhodoïd est clair et sans défaut. Trois décorations sont proposées : un CAMS 37 E de la section d'Entraînement de la BAN de Karouba à Bizerte en Tunisie en 1937-1940, un de l'Escadrille 2S2 basé à Saint Trojan les Bains au sud de l'île d'Oléron en 1940 et enfin un aux couleurs de Vichy (empennage strié jaune et rouge avec des bandes tricolores ceinturant les ailes) basé à Saint Raphaël en 1941-42. Les appareils portent la même livrée en gris bleu clair avec le dessous de la coque en gris foncé et l'on trouve ces décorations en couleur au dos de la boîte. Les motifs sont très bien imprimés en brillant, avec des couleurs denses, un gris bleu correct, et sans décentrage. La notice d'instructions est claire et l'illustration est bien réalisée. Azur nous offre une belle réplique d'un appareil importante dans la lignée des avions de l'Aéronautique Navale que l'on pourra intégrer dans des saynètes vivantes et originales. **François Verdu**

GREAT WALL HOBBY 1/48e

www.dragonmodelsusa.com

L4802



NORTHROP P-61 "BLACK WIDOW"

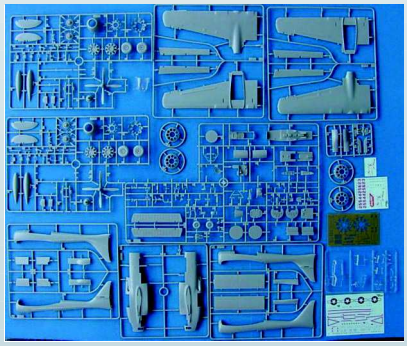
180 pièces dont 11 transparentes, lignes de structure en creux, 33 pièces en photodécoupe, 1 tige de 0,4 mm, 2 décorations.

Dimensions maq. : long. 270 mm, env. 415 mm.

Dim. au 1/48e : long. 314 mm (nez long), env. 419 mm.

Documentation : "Evolution of the P-61 Black Widow" (Squadron/Signal Publications), "P-61 Black Widow units of WW2" Osprey Combat Aircraft (Osprey), "Northrop P-61 Black Widow : The complete history and combat record" (Schiffer), "Northrop's Night Hunter : P-61 Black Widow" (Specialty Press), in action n°106 (Squadron/Signal Publications).

On attendait depuis longtemps l'arrivée d'une maquette qui prenne la relève de celle du très beau P-61A/B de Monogram, qui accusait bien ses quarante ans. On se souvient de l'enthousiasme qu'avait soulevé le projet avorté de la marque américaine Grand Phoenix, il y a quelques années. Great Wall Hobby se lance aujourd'hui avec un P-61A aux standards actuels. On remarque le grand soin apporté dans l'emballage des pièces qui témoigne du respect grandissant du consommateur, qui n'achète plus de fuselage fléché ou d'ailes déformées. Un premier examen fait ressortir que la gravure est très précise et bien séduisante. Que l'avion soit noir ou camouflé, elle devrait beaucoup servir le sujet. Dépourvue de tourelle dorsale, comme l'étaient la plupart des P-61A après les quarante premiers exemplaires produits, cette maquette comporte cependant plusieurs options intéressantes : les stencils et panneaux d'instructions du cockpit sont fournis en décalques, les

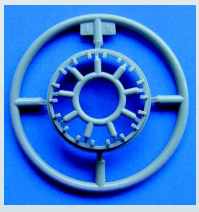


trois panneaux vitrés mobiles d'abandon de l'appareil sont moulés séparément de la verrière principale, les deux échelles d'accès, avec photodécoupe, sont positionnables au collage sur leurs charnières, les volets de courbure, de profondeur, les ailerons et le gouvernail sont mobiles. On peut choisir des volets de refroidissement moteur ouverts ou fermés (il faudra à ce sujet combler l'espace laissé par le fabriquant entre les volets dans la première option) et la





baie d'armement peut dévoiler ses quatre canons de 20 mm. Au titre des ambiguïtés, la marque chinoise fournit des volets de piqué qui, comme leur nom l'indique, ne servent qu'aux ressources de piqué et ne s'emploient qu'avec les volets baissés. Il est donc quasiment impossible de les voir en position tout sorti au sol (seulement à notre connaissance sur des photos d'usine promotionnelles). Le cockpit et le poste radar sont très honorablement détaillés, avec des sièges corrects pour les trois positions. Les trains sont également bien traités. Les moteurs Pratt & Wittney R2800 sont presque les bons. Au contraire de la maquette, le carter du réducteur devrait être cylindrique et les sorties d'échappement pas individuelles pour chaque cylindre, mais couplées. Il nous semble que l'absence de gravure des pneus principaux convient mieux aux prototypes ou à quelques appareils d'après-guerre, qu'aux P-61A de série. D'autre part, deux réservoirs extérieurs sont fournis pour des pylônes… qui ne pouvaient pas les recevoir. En effet, il faudra attendre les P-61A block 10 pour voir ces derniers équipés de connexions de carburant. Ainsi, aucun des quarante premiers Black Widow olive drab et gris ne portaient les fameux réservoirs de 165 gallons sous les ailes, au nombre de quatre. Pour la polémique, le radôme couvrant le nez radar a été critiqué. Conséquemment, la marque chinoise fait le louable effort de remplacer gracieusement la

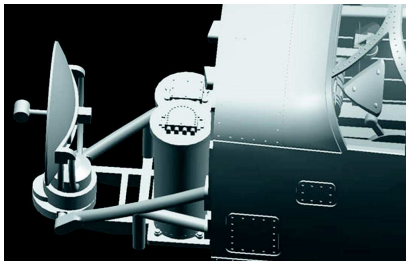




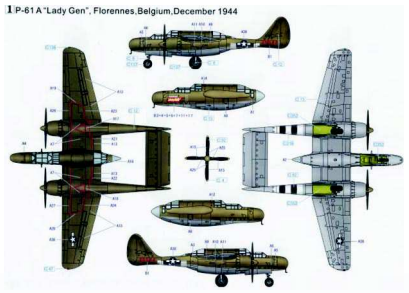




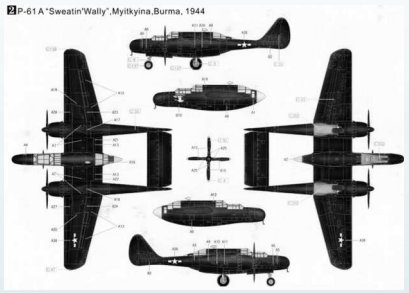
pièce pour les boîtes déjà achetées, et la remplace désormais pour celles disponibles à la vente. Certains avis exprimés sur internet, mettent en cause la qualité des décalques de la boîte qui seraient inexploitables, cassants et raides. Nous ne l'avons pas encore vérifié, mais si, par hasard, tel était le cas, il ne manque pas de références produites ces dernières années à l'échelle. La marque nous propose deux décorations connues pour cette première



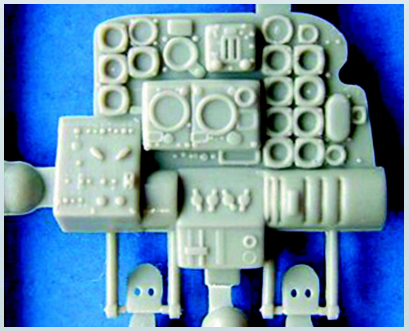
boîte : **1**) P-61A de légende, le "Lady Gen" (Bu n°44-25544) alors qu'il se trouvait à Florennes, Belgique, en décembre 1944. Il est olive drab et neu-



tral gray. **2**) Un P-61A dans le Pacifique, en Birmanie plus précisément, "Sweatin'Wally", à Myitkyina en 1944, entièrement noir. Gageons que

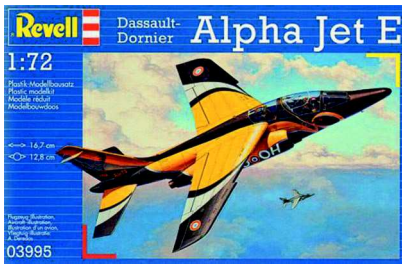


la marque continue de s'intéresser aux niches laissées presque vides par les autres fabricants et remercions la de nous offrir enfin un Black Widow aux normes contemporaines ! **Jean-Philippe Camus**



REVELL 1/72e

Revell GMBH & CO KG
www.revell.com
Réf. 03995



DASSAULT DORNIER ALPHA JET

62 pièces dont 3 transparentes, lignes de structure en relief, 2 décorations.

Dimensions maq. : long. 164 mm, env. 129 mm.

Dim. au 1/72e : long. 163,8 mm, env. 126,3 mm.

Documentation : F-40 n°49, "20 Years of Alpha Jet in the Belgian Air Force" par Marc Arys, Historavia Gisserot n°2 par J-P Tedesco (Ed Gisserot), les livres sur la PAF en général qui fournissent de nombreuses photos de détails. Galerie Alpha Jet sur le site de l'AMV 83.

Nouvelle réédition du modèle Heller, par Revell qui avait déjà proposé cette maquette par le passé. Le modèle sain bien qu'aujourd'hui il accuse son âge.









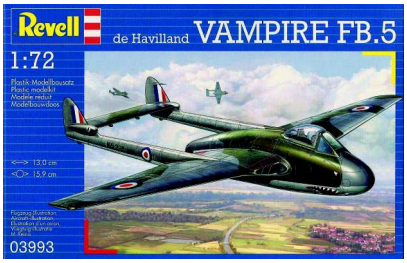


Les détails des lignes structure et des panneaux de visite sont figurés finement en relief. L'aménagement du double habitacle est cru : les détails des instruments sont prévus en décalcomanies. Les sièges éjectables sont du même acabit : basiques. La conception du fuselage avec le ventre à rapporter nécessite un peu de mastic et les ailes (dessus, dessous) ont des bords de fuite à affiner, tout comme les stabilos (conçus d'une pièce). Les jambe du train principal sont un peu fluettes et les roues sont simplistes : pas de détails sur les grandes roues, mais le léger méplat extérieur est bien figuré sur la roue avant. Les tuyères demandent à être ébarbées et pourvues d'un canal. La verrière est épaisse (effet de loupe) et son raccordement avec le fuselage n'est pas parfait au niveau du pare-brise. Pavla a sorti neuf références pour le biréacteur qui seront bien utiles plus rehausser le niveau de détails (www.pavlamodels.cz). La décoration proposée est la livrée commémorative arborée mai 2008, l'Alpha Jet passant le cap de la millionième heure de vol. Les motifs sont imprimés en brillant, mais il faudra manier le pinceau pour compléter les décalcomanies fournies sur les parements jaunes. Cette maquette est la meilleure base pour réaliser un Alpha Jet au 1/72e. **François Verdu**



REVELL 1/72e

Revell GMBH & CO KG
www.revell.com
Réf. 03993



DE HAVILLAND DH-100 VAMPIRE FB-5

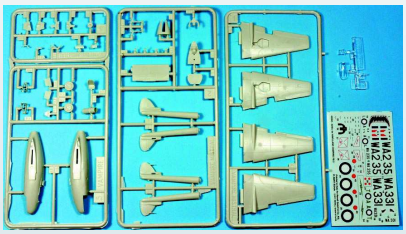
43 pièces dont 3 transparentes, lignes de structure en relief, 2 décorations.

Dimensions maq. : env.161 mm, long.130 mm.

Dim. au 1/72e : env.161 mm, long.130 mm.

Documentation : Fana de l'Aviation du n°124 à 131, Warpaint n°27, Aviolibri Records n°7 "Vampire in italian service" (IBN editore), Profile Publications n°48, Scale Aircraft Modelling (juin 1992), Air Fan n°41 et 42, Wing Masters n°48, Trait d'Union spécial "Vampire et Mistral en France" (1980), Aircam Aviation Series n°33, Osprey publications.

Le DH-100 vampire FB-5 (FB pour Fighter Bomber) fut la version la plus construite du célèbre chasseur bipoutre. Equipé d'ailes renforcées et plus courtes que les versions précédentes il fut exporté ou construit sous licence dans une douzaine de pays. En France, la SNCASE produira dans un premier temps des FB-5 avant de développer un dérivé équipé du réacteur Rolls-Royce Nene, le Mistral.





Il s'agit bien entendu du modèle réalisé par Heller au début des années quatre vingt, déjà réédité par Revell et par Airfix. C'est néanmoins une réédition intéressante, car malgré sa longue carrière le Vampire, n'a jamais vraiment intéressé les fabricants de maquettes en plastique injecté, mis à part Frog, Amodel et Marivox. Malgré les années, le modèle Heller n'a pas trop vieilli. Les lignes de structure en relief sont discrètes et peu nombreuses, leur gravure ne sera pas bien difficile pour ceux qui voudront s'y atteler. Un défaut propre aux moulages Heller de cette époque il subsiste des lignes gravées avec des bords

p58_66 nouv 243 10/11/11 16:21 Page 60

NOUVEAUTES

irréguliers et boursouflés. La qualité du moulage a baissé si l'on compare avec une grappe Heller d'origine, des bavures apparaissent ici et là, mais les petites pièces ne sont pas trop touchées. Le poste de pilotage manque de détails, les parois sont vides et le siège beaucoup trop simple. Revell nous offre tout de même les instruments du tableau de bord imprimés sur la planche de décalcomanies. La verrière coulissante accuse un effet de loupe prononcé et le montant de la partie coulissante a des bords irréguliers. Les trappes de train aussi manquent de détails, il faudrait rajouter l'imposant mécanisme de rétraction des volets pour remplir le vide. Heller avait eu la bonne idée de nous offrir des aérofreins moulés séparément, par contre nous n'avons ni bidons, ni charge à accrocher sous les ailes. Revell nous propose deux décorations. La première avait déjà été choisie par Heller, il s'agit d'un Vampire britannique entièrement aluminium du 112 Squadron immatriculé WA 331. La version Revell diffère sur plusieurs points de la décoration fournie par Heller il y a trente ans : la gueule de requin a disparu. Certains éléments dans la documentation disponible aujourd'hui révèlent que Heller avait pris quelques libertés à l'époque et que la décoration Revell est plus exacte. Le second Vampire proposé appartient également au 112 Squadron, il est camouflé de vert et gris foncé dessus et de gris-bleu foncé dessous. Sur cette version l'insigne d'escadron, un chat égyptien sur la queue, se fait plus discret, mais l'avant du fuselage a retrouvé des dents de requin. Avec le succès à l'exportation qu'a eu le FB-5 les amateurs de décorations exotiques se feront certainement un plaisir de trouver des couleurs plus originales.

Philippe Martin

REVELL 1/72e

www.revell.com

03994



ARADO AR 196 A-3

xx pièces, lignes de structure en relief, 2 décorations.

Dimensions maq. : long. 152 mm, env.173 mm.

Dim. au 1/72e : long.152,2 mm, env.172,7 mm.

Documentation : "Les hydravions de la Luftwaffe" vol 1 (Lela presse), Ar 196 (Waffen Arsenal), "Arado Ar 196" monografie n°45 (Kagero), "Ar 196" (Wydawnictwo Militaria), R n°68 & 208.

Revell n'en est pas à sa première réédition du modèle Heller, car il faisait l'objet de la version A-2 la première fois. On remarque la délicatesse de l'emballage, puisque les pièces transparentes sont conditionnées dans une petite pochette séparée. La maquette est belle et on peut obtenir une très belle réplique de l'Arado avec ces pièces finement moulées (cf. R 208). L'aménagement en plastique d'origine de l'habitacle est assez basique aussi sera-t-il intéressant d'utiliser de la photodécoupe, par exemple, pour rehausser le niveau de détails (Eduard 72262). Le moteur est un peu simpliste, surtout lorsque l'on sait qu'un magnifique BMW chez Vector. Les ailes sont constituées de trois pièces : intrados et extrados droit et gauche. Par cette conception il faudra prévoir d'affiner les bords de fuite. A notez que la forme des saumons est à revoir (plus arrondie). Les ondulations sur les gouvernes mobiles sont figurées et les lignes de structure sont en léger relief. Les mâts assurent une fixation solide des flotteurs, vous n'aurez plus qu'à ajouter les haubans. Deux décorations sont possibles. Le camouflage est typique des avions de la marine en deux tons de verts (RLM 72, 73) avec l'intrados en bleu (RLM65). • Un Ar 196 A-3 de la 5./Bordfliegergruppe 196 en août 1941 et basé à Hourtin. • Le deuxième appartient au Seenotrettungsgruppe 10 à Tromsoe au nord de la Norvège en septembre 1943. Immatriculé "K3+CM" il a la particularité d'avoir un grand "4" blanc sur la dérive. Les motifs sont imprimés en mat et les insignes d'unité sont fins. Il n'y a pas de svastikas et la notice d'instructions est suffisamment claire.

François Verdu

HOBBYBOSS 1/48e

Distribué par MHD

www.mhd.eu

80373



MESSERSCHMITT ME 262 A-1 A/U5

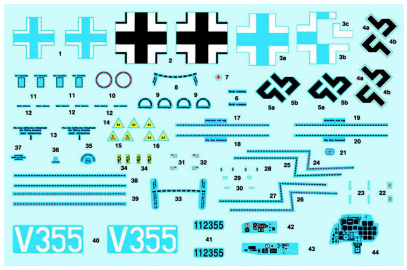
198 pièces dont 4 transparentes, lignes de structure en creux, 1 décoration

Dimensions maq. : long. 221 mm, env. 260,6 mm,

Dim. au 1/48e : long. 220,8 mm, env. 262,5 mm

Documentation : Aero Detail n°9 (Dai-Nippon Kaiga Co. Ltd, Japan), Warbird Tech vol.6, in action n°212 (Squadron/Signal Publications), walk around n°42 (Squadron/Signal Publications), Kagero Monograph n°46.

La marque chinoise commence à avoir un catalogue bien fourni. Voici au 1/48e son Me 262, une version armée de six canons de 30 mm. Peu de choses changent par rapport aux boîtes initiales, puisqu'il n'y a que le nez au niveau des sorties de canons qui est différencié par l'adjonction de pièces supplémentaires. En effet, afin de reproduire cette version d'essai et qui n'a pas dépassé ce stade, Hobbyboss fournit deux canons de 30 mm supplémentaires, le carénage qui leur correspond, et une nouvelle décoration pour le "V355". Cette maquette m'a bluffé par sa qualité générale. Le fuselage, ainsi que les ailes sont dotés d'une gravure tout en finesse et de rivets très acceptables pour cette échelle. Côtés détails, là aussi la marque chinoise n'a pas ménagé ses efforts. Nous avons un cockpit détaillé, des puits de trains bien



figurés, de l'armement qui pourra rester visible, ainsi que la radio dans le fuselage avec son système d'arrimage qui sera visible par la trappe d'accès fournie séparément. L'assemblage des pièces principales ne devrait pas poser de problème particulier. Comme la gravure ou les rivets, Hobbyboss fait beaucoup de progrès à chaque nouvelle production. L'autre avantage de cette boîte : nous avons les pièces qui permettent de construire aussi la version A-1. Il ne vous manquera que la décoration… mais ce n'est pas ce qui manque sur le marché des décalques. En conclusion, cette maquette est très complète et mérite le détour. Elle permet d'envisager une suite intéressante avec le Me 262 biplace de chasse de nuit, que j'attends comme bien d'autres maquettistes…

Olivier Spiridon

AKATOMBO 1/72e

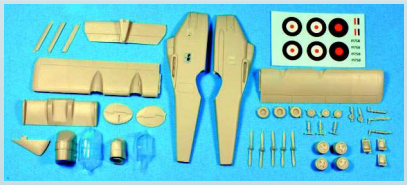
http://homepage3.nifty.com/AKATOMBO/

Réf : 33000



GAL-38 FLEET SHADOWER

30 pièces en résine, 2 verrières thermoformées, lignes de structure en creux, 1 décoration.
Dimensions maq. : env.238 mm, long.153 mm.
Dimensions au 1/72e : env.236 mm, long.153 mm.
Documentation : Encyclopédie Atlas, fascicule n°97.
L'histoire de l'aviation a été marquée par de grandes quêtes; la distance, l'altitude et bien entendu la vitesse. L'histoire du Général Aircraft Gal-38 "Fleet Shadower" a été marquée par une seule, celle de la lenteur ! Sa vitesse réduite devait lui permettre de suivre de nuit et à bonne distance une flotte ou un navire ennemi et signaler sa position aux avions d'attaque. Cette drôle d'idée ne verra jamais son accomplissement, malgré sa vitesse minimale d'à peine 63 km/h le Gal-38, comme son concurrent et presque sosie l'Airspeed AS-39, ne dépassera pas le stade du prototype. Il aura au moins réussi à rejoindre le cercle très fermé des avions les plus laids de l'histoire !
Comme de nombreux habitants de Tokyo, Monsieur Koyanagi a souffert des catastrophes naturelles qui ont frappé le Japon au printemps, mais comme nous



p58_66 nouv 243 10/11/11 16:22 Page 61

KIT N DOC



pouvons le constater avec grand plaisir, il a repris le travail pour nous offrir encore une fois une maquette vraiment originale. Ceux qui ne connaissent pas les kits Akatombo seront surpris par l'aspect toile d'araignée des grappes, il est parfois difficile de bien identifier les petites pièces dans la jungle des carottes de coulée. Pour pallier aux accidents d'égrappage toutes ces petites pièces ont un exemplaire en plus. La résine est rustique, la gravure des parties mobiles est parfois hésitante mais il n'y a quasiment aucune micro-bulles. L'avion étant entièrement recouvert de contreplaqué, il n'y a pas de gravure des lignes de structure. Il faudra creuser les parties vitrées avant d'installer les verrières en Rhodoïd et leur ajustement, surtout sur le nez, risque d'être difficile. Le Gal-38 a été construit à un seul exemplaire, mais les rares photos disponibles montrent deux types de dérives différentes. Akatombo nous propose la tridérive proche de celle qui équipait aussi le concurrent Airspeed AS-39. Pour pouvoir être embarqué sur porte-avions, le Gal-38 était équipé d'ailes repliables, le découpage des ailes du kit permettra aux amateurs d'insolite de les présenter fermées. Les quatre minuscules capots moteurs paraissent ridiculement petits, c'est normal, les Niagara III qui propulsaient le Gal-38 n'avait que 67 cm de diamètre. Le Gal-38 était équipé d'un train tricycle et d'une petite roulette de queue, pour soulager ce train du poids de la résine un "goujonnage" des jambes s'impose. La notice n'est pas très explicite sur les phases de montages, nous disposons d'un plan trois vues précis pour positionner les pièces, d'un trois vues en couleur et de trois photos de l'avion pour la décoration. Les décalcomanies sont de bonne facture pour du "fait maison", ils sont imprimés sur un film unique recouvert de vernis mat, il faudra les détourer avec précision avant de les mettre en place. Voici une maquette correcte, mais qui demande une bonne dose de travail, c'est le prix à payer pour placer le "Quasimodo" de la flotte anglaise dans sa vitrine. **Philippe Martin**

REVELL **1/100e**

www.revell.com
distribué par Revell AG France

APOLLO COMMAND MODULE

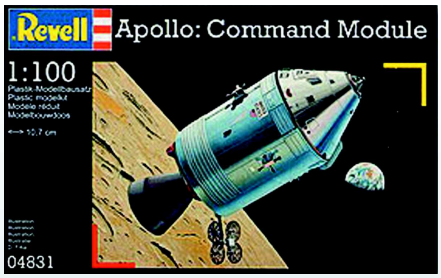
16 pièces, 1 décoration.

Dimensions maq. : long.160 mm, env. 94 mm

Dimensions au 1/72e : long.160 mm, env. 93 mm.

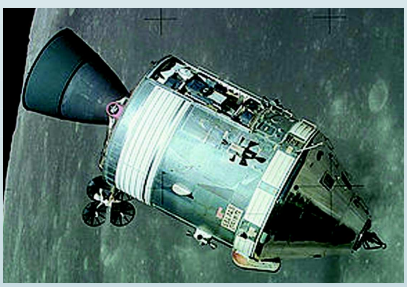
Documentation : site Nasa.

La capsule Apollo fut développée par North American. Sorti en même temps que le LEM, voici la réédition du module de commande Heller. La maquette est on ne peut plus simple avec à peine une quinzaine de pièces. Cette petite réplique est assez fidèle, mais on pourra reprendre les petits détails pour plus de fidélité : tuyère de stabilisation, antenne, etc. Un vague intérieur avec les trois sièges est prévu, mais étant donné la petitesse des vitrages (absents), ce pas la peine de penser voir quelque



chose, même en ouvrant l'écoutille. Il manque le bras qui fait office de cordon ombilical entre la capsule et le module. Il n'y a pas de schéma de peinture. La capsule est plutôt lustrée, voire chromée, le module est aluminium poli avec des zones blanches.
En vol il y a sur la capsule le système d'arrimage (inexistant dans la boîte). Des décalcomanies sont prévues. Les mentions "United States" avec le drapeau américain ne sont visibles que sur le module, mais la notice en prévoit pour la capsule aussi. Les amateurs de l'aventure spatiale US retrouvent un célèbre vaisseau.

François Verdu



p58_66 nouv 243 10/11/11 16:22 Page 62

NOUVEAUTES

SHARKIT 1/72e

www.SHARKIT.com



ALR PIRANHA 6

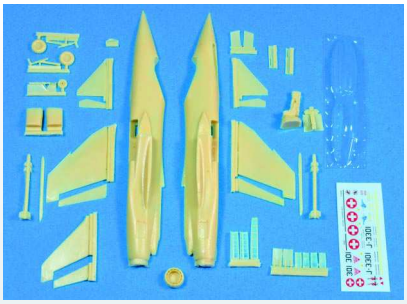
41 pièces en résine, 2 verrières thermoformées, 1 décoration.

Dimensions maq. : env. 94 mm, long.160 mm.

Dimensions au 1/72e : env. 93 mm, long.160 mm.

Documentation : P-16 prototypes suisses d'avions à réaction N-20, Lear Jet, Piranha, Editions Secavia, Air International (février 1980 et novembre 1992).

Au début des années quatre vingt, la société suisse ALR proposa à la confédération un nouveau chasseur pour remplacer ses Hunter, F-5 et Mirage IIIS en fin de vie. Le Piranha était proposé en deux versions; le Piranha 1, un intercepteur léger subsonique et le Piranha 6, équipé d'un radar et capable d'atteindre Mach 2. Le projet Piranha ne dépassera pas le stade de la maquette de soufflerie et la Schweizer Luftwaffe choisit en 1988 le F-18 Hornet, il entra en service à partir de janvier 1997 pour équiper ses escadrons de chasse.



Conçu en coopération à partir de plans d'usine au 1/10e, ce Piranha est une vrai réussite, les formes racées et fluides de ce petit intercepteur sont très bien rendues. Le moulage est de bonne qualité, les microbulles sont rares. Il faudra effacer un léger aspect "peau de pêche" sur les pièces. Les lignes de structures ne sont pas gravées, la documentation n'étant pas très précise sur ce point leur emplacement est laissé au libre choix du monteur. Le poste de pilotage est constitué d'un siège MB Mk 10 et d'un tableau de bord, le siège remplissant tout l'espace l'ajout de détails sera minime. Sur les plans toutes les parties mobiles ont étaient moulées séparément. Les trappes de train sont d'une bonne profondeur, les volets de trappes sont tellement fins qu'il faudra les manipuler avec précaution pour ne pas les briser. Une des particularités de l'avion réside dans sa trappe avant, elle est décalée vers la droite pour laisser la place au canon Oerlikon de 30 mm placé à gauche. Le train d'atterrissage est fin, mais un train en résine est toujours trop fragile, des renforts s'imposent. La bouche de ce canon a été oubliée par Sharkit, il faudra la creuser et réaliser la gravure des panneaux d'accès de l'arme. La tuyère est parfaite, c'est celle d'un moteur Turbo-Union RB-199 Mk-104 qui équipa le Tornado F-3 et le prototype Eurofighter EAP. La maquette est armée de deux Sidewinder AIM-9 montés sur des rails en bout d'ailes, le Piranha définitif aurait été équipé de cinq points d'emport, un vrai porc-épic ! La petite planche de décalcomanies s'inspire des décorations portées par les avions suisses des années quatre vingt dix, petites croix blanches cerclées de rouge et code J-3301, un gris en un ou deux tons accompagnera parfaitement l'ensemble. Fin et racé, le Piranha aurait vraiment été un bel avion avec peut-être une carrière à l'export comme petit chasseur économique tel le SAAB Grippen. Cette maquette sans grande difficulté pour un maquettiste "confirmé" nous permettra tout de même de le placer dans nos vitrines près de ce dernier. **Philippe Martin**

PLATZ 1/72e

www.platz-hobby.com

AC-5



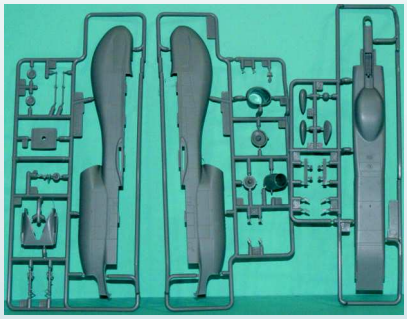
RQ-4N GLOBAL HAWK

43 pièces, lignes de structure en creux, 1 vis, 1 décoration.

Dimensions maq. : long. 201 mm, env. 552 mm.

Dim. au 1/72e : long. 201,3 mm, env. 554,1 mm.

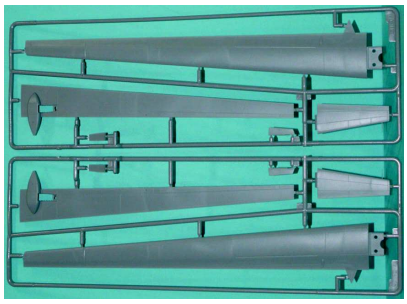
Platz propose une nouvelle version du drone américain, sans que cela ne change vraiment la maquette, puisque le N est la variante de l'US Navy par rapport au RQ-4B (cf. R224). Nous retrouvons donc un modèle imposant par son envergure et simple à construire, doté d'un traitement de surface très fin au niveau des détails. Ce qui change : les décorations.





Nous avons quatre appareils entièrement gris et un blanc avec des paremments rouges





du Naval Oceanographic Office (NAVO) ; de loin le plus attrayant de tous. De plus il arbore à l'avant un nose art de "Bip Bip". Pour ceux qui ont une étagère suffisamment large pour une envergure de plus de 50 cm, c'est une machine atypique qui donnera une touche d'originalité à votre collection.

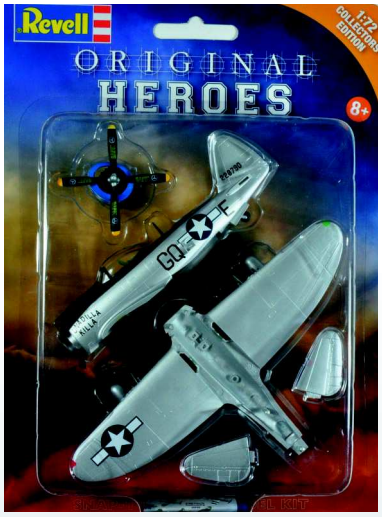
François Verdu

REVELL 1/72e

www.revell.com

Distribué par Revell AG France

Réf : 00406



REPUBLIC P-47D THUNDERBOLT

5 pièces en plastique, lignes de structure en creux, 1 décoration.

Dimensions maq. : env.173 mm, long.152 mm.

Dim. au 1/72e : env.172 mm, long.153 mm.

Le niveau général de finition est un peu supérieur au P-40E, surtout pour l'hélice. La décoration représente un Thunderbolt du 355th fighter Group basé en Angleterre en 1944 et surnommé "Unadilla Killa".

Philippe Martin



p58_66 nouv 243 10/11/11 16:23 Page 63

REVELL **1/144e**

www.revell.com

ref. 04673



TUPOLEV TU-95 BEAR D

75 pièces en plastique injecté, lignes de structure en creux, 2 décorations.

Dim. au 1/144e : long. 336 mm, env. 347 mm

Dimensions maq. : long. 336 mm, env. 352 mm

Documentation : "Tu-95" Warbird Tech, "Tu-95/142 Bear" Aerofax, Fanatique aviation n°333, 334, 335, 336, Air Fan, OKB Tupolev par Yefim Gordon & Vladimir Rigmant (Midland Publishing Limited), .
Conçu comme réponse à la fois aux bombardiers américains du Strategic Air Command et comme successeur du Tu-4 à moteurs pistons (cousin du B-29), le Tu-95 vola en 1952 et fut livré dès 1956. Sa formidable puissance motrice issue des quatre moteurs Kuznetsov NK 12 avec des hélices contrarotatives conféra une allure inégalable à ce digne représentant de la guerre froide. Différentes variantes furent dérivées de l'engin qui s'avéra une excellente plateforme pour effectuer des missions de bombardement nucléaire, conventionnel, reconnaissance maritime, écoute électronique, vecteur de missiles stratégiques. Le Baer D correspond à la version de reconnaissance maritime. De nos jours le Tu-95 est toujours en service dans sa version MS (Bear H) et en Inde (Tu-142 de patrouille maritime)...
Revell réédite un modèle sorti en 1992 à l'époque où les maquettes d'avions des pays de l'est faisaient fureurs dans la communauté maquettiste. Le modèle est gravé et à une bonne allure une fois monté. C'est une maquette relativement simple dans son montage avec toutefois un intérieur totalement inexistant. Ce point qui peut parfois faire oublier définitivement un modèle n'est pas ici catastrophique puisque l'intérieur est très peu visible de toute manière. L'objectif principal est d'avoir une représentation générale correcte et plutôt flatteuse sans rechercher les détails intérieurs à la loupe. L'allure générale est plutôt bonne malgré une envergure trop faible. La planche de décalcomanies est de très bonne qualité comme c'est la règle maintenant chez Revell et propose deux options pour des appareils de l'Aviation maritime soviétique. La première option pour un Tu-95 vu en 1972 et un autre de la flotte du pacifique en 1968. Les hélices sont un peu épaisses, mais avec un minimum de travail on obtient une honnête réalisation d'un avion mythique pour une somme relativement peu élevée.
Signalons que Trumpeter à produit au 1/144e des Tu-95 et Tu-142, mais pas dans la version à nez vitrée du Bear D ce qui confère toujours à la maquette Revell un certain intérêt.

Sébastien Berti

ITALERI **1/72e**

www.italeri.com

Distribué pat T2M *www.t2m.tm*

Réf. 1304



BOEING B-17 FORTRESS MK-I

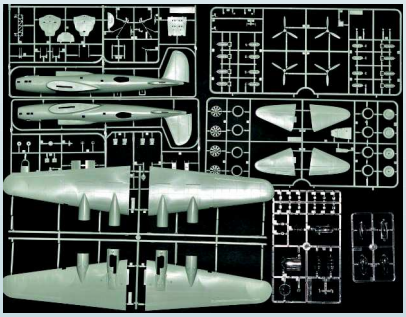
105 pièces en injecté, 23 pièces transparentes, lignes de structure en creux, 7 décorations.

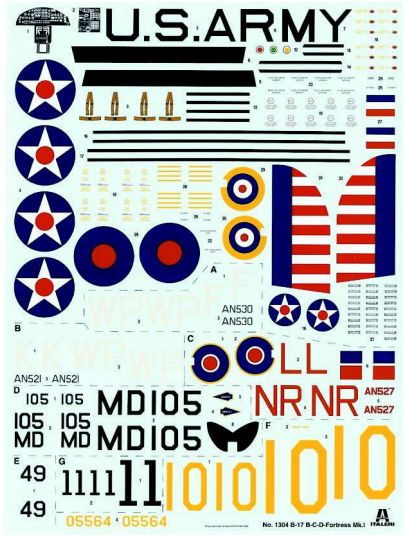
Dimensions maq. : env. 440 mm, long. 286 mm.

Dim. au 1/72e : env. 440 mm, long. 287 mm.

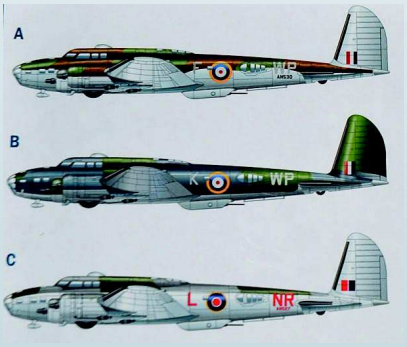
Documentation : Avions n°11, 12, 13, 109 et 110, Production Line to Frontline n°2 "B-17" (Osprey), Detail & Scale n°2 "B-17 part 1" (Aero Publishers), in action n°63 (Squadron/Signal Publications), Warbird Tech Series n°7, Flying Fortress (Squadron/Signal Publications n°6045), Monografie Lotnicze n°90 (AJ Press), Mach 1 Special B-17 (Atlas.), walk around n°16 (Squadron/Signal Publications), Combat Aircraft n°39 "B-17 in Pacific war" (Osprey), Warbird Illustrated n°41 (Armour Press).

Les débuts de la firme Boeing dans le monde du bombardement lourd remontent au B-9 de 1931. Il sera suivi du quadrimoteur XB-15 qui, par ses dimensions, préfigure le B-29, et par le modèle 299, prototype du B-17. Les versions B, C et D de la "Forteresse Volante" seront les premières construites en série, chacune à une quarantaine d'exemplaires. Elles se caractérisaient par l'absence d'arête dorsale et des hublots en goutte d'eau pour les postes de mitrailleurs latéraux. Les premiers B-17B entreront en service dans l'USAAF en juillet 1939 et quelques B-17C seront vendus aux Britanniques en 1941 sous la désignation de B-17 Mk I. Les Japonais firent voler sous leurs couleurs un B-17D capturé aux Philippines. Ces B-17 "primitifs" seront rapidement remplacés par la version B-17E en 1942.
Malgré leur utilisation sur les fronts de l'Europe et du Pacifique, les premiers B-17 n'ont jamais vraiment intéressé les fabricants de maquette, seul Academy nous a proposé les C et D en 1990, suivis du modèle B deux ans plus tard. C'est une réédition de cette dernière boîte que Italeri nous propose aujourd'hui. Elle a l'avantage de contenir les pièces nécessaires

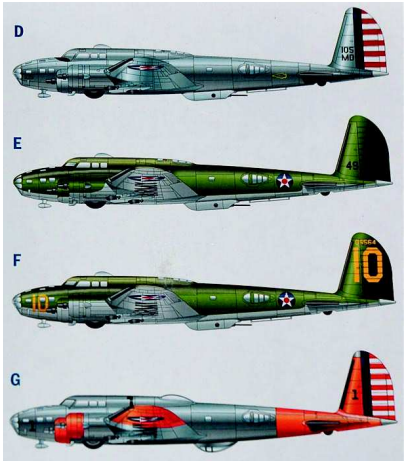




aux trois versions. Les grappes n'ont pas changé, les formes et dimensions correspondent bien à la documentation disponible, nous disposons d'une fine gravure et d'un niveau de détails correct pour une maquette vieille de vingt ans. L'aménagement du poste de pilotage est constitué d'un plancher, de trois cloisons, de six sièges et d'un tableau de bord en décalcomanie, les instruments sont rares mais presque rien ne sera visible une fois les demi-coquilles du fuselage refermées, car les nombreux vitrages sont souvent de petite taille. Mis à part deux Browning simplistes, il n'y a aucun aménagement dans le poste arrière. La soute à bombe peut-être représentée ouverte, nous disposons des rails de fixation et de huit bombes de 227 kg. Pour obtenir une soute plus réaliste il faudra supprimer les mortaises de fixations des ailes et aménager les parois. La gondole ventrale peut-être opaque ou transparente selon la version, dans les deux cas il faudra creuser le fuselage avant de la mettre en place pour avoir un aspect plus réaliste. Attention, la notice n'est pas très claire sur les différences d'aménagement en fonction des versions, il est préférable de bien analyser la documentation avant de mettre en place certains détails. La mitrailleuse de nez par exemple change de place d'une version à l'autre, la notice n'en parle pas. Nous avons deux types de capot moteurs, avec ou sans volets de refroidissement. Les moteurs ressemblent bien à des R-1820, mais les tiges d'allumages sont très épaisses. L'avantage principal de cette réédition vient bien entendu du choix de versions et de couleurs, nous avons en une seule boîte plus de possibilités qu'avec les trois références Academy réunies. Nous disposons de trois Mk I du Coastal Command camouflés, de deux B-17C aluminium et olive drab, un B-17D olive drab et



NOUVEAUTES



un B-17B aluminium et orange «dayglo» de l'USAAF. Pour chaque décoration, la notice nous propose un plan 4 vues et un profil couleur avec des références couleurs Federal Standard, Model Master et Italeri colour. La planche est immense avec des motifs fins mais très brillants et il y a des surépaisseurs entre les couleurs. Je ne peux que conseiller à ceux qui voudront se lancer dans un montage de lire l'excellente analyse réalisée en 1994 par Vincent Gréciet dans le n°11 d'Avions. Certes moins connues que le B-17G, les premières Forteresses Volantes n'en ont pas moins une histoire riche et le large choix de couleurs de cette réédition nous permettra de plonger dans les tout premiers instants de l'engagement américain. **Philippe Martin**

RS MODELS 1/72

www.rsmodels.cz

Réf. 92090



DEWOITINE D 520

43 pièces dont 3 transparentes, 5 décorations.

Dimensions maq. : long. 112 mm, env. 142 mm

Documentation : "Dewoitine D520" (DTU, 1997). "Les avions de combat français : le Dewoitine D520" Aéro Journal hors série n°8 (déc. 2004), "GC 1/3, les rois du Dewoitine 520" Avions hors série n°14 (Lela Presse), Docavia n°4 (Larivière, 1976).

RS Models a sorti cinq références consacrées au chasseur français. Celle-ci permet de réaliser cinq décorations françaises :
1) D 520, n°61, "27" rouge du GCII/3 en juin 1940,
2) D 520, "M" blanc du GCII/7 en juin 1940,
3) D 520 n°266, "6" blanc avec une panthère noire sur le fuselage du GC II/7,



4) D 520 n°273 du GC II/7, "3" blanc basé à Meaux-Esbly en juin 1940,
5) D 520 n°207, "6" blanc du GC III/5 en juin 1940.
Les décalcomanies sont regroupées sur une petite planche et les indications sont d'une part au dos de la boîte et d'autre part sur un feuillet additionnel, en couleur également. Rappelons que la maquette est de bonne facture, correcte en formes et dimensions, le seul point à revoir étant le gros radiateur ventral. Des détails acceptables sont moulés dans chaque demi-fuselage, un choix de casserole est prévu. Train, échappements, roues, verrière (d'une seule pièce), tout cela est bien réalisé. Vous pourrez ajouter ce modèle à votre collection d'avions français de la Seconde Guerre mondiale, c'est une valeur sûre.

François Verdu

HELLER 1/72e

www.heller.fr

80208



CAUDRON SIMOUN C-635

34 pièces, dont 4 transparentes, 3 décorations

Dimension maq. : env. 144 mm, long. 127 mm

Dim. au 1/72e : env. 144 mm, long. 129 mm

Documentation : Les ailes de gloire n°5 (Ed d'Along), les avions Caudron T2 (Lela presse), Caudron Simoun (Avia éditions).

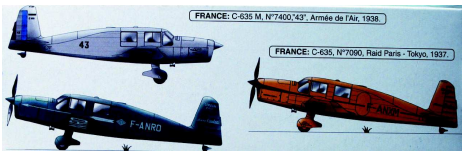
L'élégant Caudron Simoun, œuvre de Marcel Riffard, à qui l'on doit les superbes Caudron bleus de course, fut l'avion de tourisme d'avant guerre piloté par les grandes figures : Antoine de Saint Exupéry, Maryse Bastié, Marcel Doret et employé pour les raids et les tentatives de traversées. L'avion évolua de la version 620 à 635, il équipa la flotte d'Air Bleu (ligne de courrier postal) et aussi l'Armée de l'Air.
Heller produit en 1978 la première boîte de l'élégant avion au 1/72e, elle réapparut en 1980 et 1986.





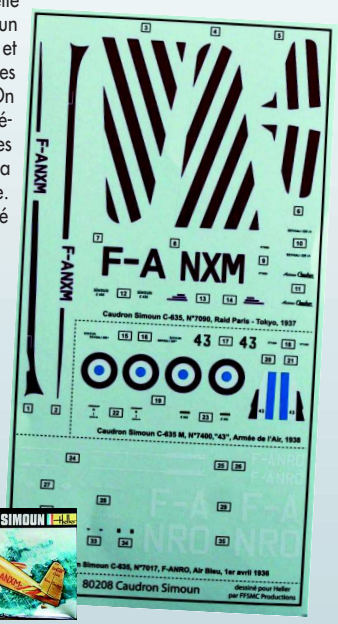


Cette réédition marque aussi le retour de Heller sur la scène maquettiste et nous devons saluer l'événement. La boîte affiche l'ancien logo avec la bande tricolore, et stipule que la fabrication se fait en France. Elle se présente sous la forme d'un coffret, bien pratique pour ranger les pièces en cours de montage. Au dos figurent des profils en couleur des options offertes. Le modèle est très fin, dans la pure tradition de la marque. Les lignes de structure sont en relief et l'on pourra les atténuer un peu, au 1/72e cela est juste perceptible. Seulement 34 pièces sont à assembler et l'essentiel est là. L'intérieur est constitué du plancher, des 4 sièges, du manche à balai, de la planche de bord et de la cloison arrière menant à la soute. On pourra ajouter les ceintures sur les sièges, bien que cela ne soit pas très visible une fois l'avion monté. Les pièces transparentes sont très correctes. Les ailes et le stabilisateur ne posent pas de problème de pose. Après avoir fixé le capot frontal et l'hélice, les trains et leur pantalon termineront l'assemblage. Côté décoration, la surprise est bien là. Heller a profité de la réédition pour revoir la planche de décalques. Cette fois la marque s'est attachée les services de l'artisan français FFSMC productions, qui produit dans sa propre gamme de magnifiques décalcomanies. La finesse de son travail se retrouve bien ici. Trois avions sont proposés. Le premier est le célèbre F-ANXM du raid Paris-Tokyo de 1937.



Outre les diagonales rouges fournies d'un seul tenant pour les ailes et le stabilisateur, le fond sera jaune ou aluminium, car la vérité n'est pas connue. Le second appareil est aluminium, codé "43" et appartient à l'Armée de l'Air en 1938. Le dernier est bleu, codé F-ANRO en blanc, il porte le courrier postal et appartient à Air Bleu en 1936. On notera l'extrême finesse des logos du constructeur et autres marquages à l'échelle, c'est remarquable. Sachant qu'une belle maquette peut être gâchée par des motifs moyens, il n'y a ici rien à craindre. En résumé voici une belle réédition d'un sympathique et bel appareil des années trente. On ne peut qu'espérer des nouvelles sorties de la même veine. Recommandé sans hésitation.

J-P Poisseroux



p58_66 nouv 243 10/11/11 16:24 Page 65

ITALERI 1/72e

www.italeri.com

réf. 1307



SUPERMARINE SPITFIRE MK VI

62 pièces dont 9 transparentes, 11 à ne pas utiliser, lignes de structure en creux, 3 décorations.

Dimensions maq. : long 127 mm, env. 170 mm

Dim. au 1/72e : long. 126,6 mm, env. 170,1 mm

Documentation : "The Spitfire Story" par Alfred Price (Arms and Armour Press), in action n°39 (Squadron/Signal Publications), "Spitfire, a complete fighting history" par Alfred Price, Aero Details n°27 (Dai-Nippon Kaiga Co. Ltd, Japan), Model Art n°387 (1992), "The Supermarine Spitfire, a comprehensive guide for the modeller. Part 1 : Merlin powered" parRobert Humphreys (SAM Publications, 2000).

Cette version du célèbre Spitfire fut développée pour des missions haute altitude et construite à près d'une centaine d'exemplaires entre décembre 1941 et octobre 1942. Il avait un habitacle pressurisé, un moteur développant plus de 1400cv et une hélice à quatre pales. Sa caractéristique extérieure était ses saumons d'aile plus pointus.
Cette version haute altitude n'avait pas trop attiré l'attention des fabricants jusqu'à aujourd'hui au 1/72e. Seul Smer avait commercialisé une conversion accompagnée du modèle Heller (up graded) et Airwaves avait sorti des ailes pointues (SC7218). Italeri propose un modèle dont le découpage préfigure des possibilités de déclinaisons. Un Mk VII serait par exemple très envisageable. En effet, le fuselage est coupé devant le réservoir, des pièces séparées venant compléter la carlingue : capot moteur, gouvernail de direction. L'aménagement du cockpit est relativement complet, mais compte tenu de la petitesse de l'ouverture peu de chose seront visibles. Le tableau de bord est agrémenté d'instruments en relief. On pourra ajouter le harnais sur le siège et quelques détails sur les parois. La petite portière latérale à gauche est à sceller et la rainure de la verrière à combler, le pilote étant "enfermé" dans son avion par les mécaniciens, pour cause de pressurisation du cockpit. Les surfaces de la maquette sont finement gravées et un léger effet ondulant est moulé sur les gouvernes mobiles. Les orifices des Browning de 0,303 seront à percer après avoir assembler la voilure. Les extensions de cette version HF sont un peu trop triangulaires. On pourra harmoniser leurs bords d'attaque et de fuite avec le reste de l'aile une fois greffées. A l'intrados la légère forme dite "en aile de mouette" est bien respectée au centre, au raccordement aile-fuselage. Les prises d'air, souvent prévues à part, sont fines. Le train d'atterrissage est correct. On trouve trois casseroles d'hélice sur les grappes, mais une seule est utilisée pour le Mk VI. Les pales semblent avoir une corde un peu fine. Les pièces transparentes sont protégées dans un sachet supplémentaire. Elles sont limpides et deux pare-brises sont fournis, avec ou sans blindage. Trois décorations sont proposées : le "DL Z" du 91 Sq piloté par Jean Maridor en août 1942, le "DN H" du Sq 124 basé à Castletown, et le "NN F" du 310 Sq tchèque basé en Ecosse en 1943. Les motifs sont de belle qualité, imprimés en mat. Cette envergure accrue donne au Spitfire une silhouette encore plus élégante. Ne vous privez pas de cette version si vous réalisez une famille du chasseur.

François Verdu

SPECIAL HOBBY 1/48e

Distribué par TMA

SH 48119



T-2 BUCKEYE
"RED AND WHITE TRAINER"

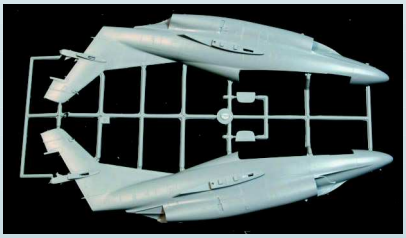
109 pièces 10 dont transparentes, lignes de structure en creux, 2 pièces thermoformées transparentes, 35 pièces en résine, 3 décorations.

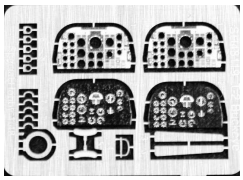
Dimensions maq. : long. 246 mm, env. 241,5 mm

Dim. au 1/72e : long. 245,8 mm, env. 241,6 mm

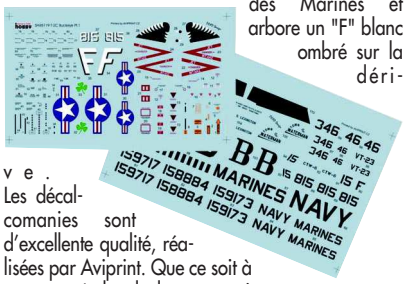
Documentation : Naval Fighters n°15 Steve Ginter, Fana de l'aviation n°482, Air Fan, www.usnavy.mil

Nous avions eu le plaisir de découvrir ce modèle sous le label américain de Twobobs en 2009, qui offrait (enfin) à tous les amateurs de l'US Navy une réplique en plastique injecté de ce biréacteur d'entraînement, épine dorsale du système de formation de l'aéronautique navale. La maquette est la même, puisqu'elle provient de la même usine de fabrication. Ainsi rappelons que le modèle est finement gravé pour tous les détails de surface panneaux de visites, lignes de structure, certaines grilles, etc. La conception est saine, malgré le grand nombre de pièces. Certaines zones nécessitent un peu de mastic, car les ajustements de quelques pièces tortueuses ne sont pas faciles : au niveau des entrées d'air, du ventre, des sorties des réacteurs, des tuyères, du pare-brise, raccord ailes/fuselage. Côté détails, la maquette est riche, car photodécoupe et résine viennent donner le





niveau attendu par nombre de maquettistes. Les tableaux de bord sont des pièces en métal sérigraphié, et l'habillage de l'habitacle en tandem est assuré par les éléments en résine très bien moulés. Les veines d'air des moteurs sont prévues et les gouvernes mobiles prévues séparément permettent de donner un aspect moins figé au modèle. Le train d'atterrissage est correct et complet. Deux réservoirs installés sur les saumons d'aile. Deux verrières thermoformées sont fournies, moulées d'une seul tenant. Trois décorations typiques de la carrière du Buckeye sont proposées. Les appareils portent la même robe blanche et rouge, comme le souligne le sous-titre de la boîte. Le premier est celui qui fait l'objet de l'illustration, un avion de la VT-23 avec une belle dentition sur le nez et la lettre B sur la dérive. Le second appartient à la VT-26 avec un grand "C" comme lettre distinctive, et le troisième au CTW-8 mais il fait partie du corps des Marines et arbore un "F" blanc ombré sur la dérive.



Les décalcomanies sont d'excellente qualité, réalisées par Aviprint. Que ce soit à terre ou à bord de porte-avions, ce Buckeye est une pièce incontournable d'une collection US Navy. **François Verdu**

PLATZ 1/144e

www.platz-hobby.com

réf. 020



A-4E SKYHAWK "WAKE ISLAND DEFENDERS"

Dimensions maq. : 85 mm, env. 58 mm

Dimensions au 1/144e : 85 mm, env. 58 mm.

Documentation : "avions de guerre" (Atlas), in action (Squadron/Signal Publications), Naval Fighters Serie n°51 & 52 (S. Ginter), Model Art n°346, walk around (5541, Squadron/Signal Publications), "Scooter ! : The Douglas A-4 Skyhawk story" Tommy H. Tomason (Specialty Press).

Né en 1954, le formidable A-4 Skyhawk entre en service en 1956 au sein de l'US Navy. L'appareil connaîtra le combat au dessus du Vietnam en guerre, mais aussi sous d'autres couleurs comme celles d'Israël ou de l'Argentine.

p58_66 nouv 243 10/11/11 16:25 Page 66

NOUVEAUTES

Le fabricant Platz connu pour ses très fines reproductions aéronautiques au 1/144e et 1/72e propose une nouvelle fois son splendide modèle dédié au A-4E Skyhawk au 1/144e. Comme nous l'avions déjà dit (cf. R224), le modèle est très finement gravé avec un réalisme poussé. Les trappes et les trains d'atterrissage sont très détaillés. L'ensemble donne une image de "petit bijou" tant le modèle est réduit de taille (normal pour un Skyhawk) et à la fois particulièrement bien rendu. Les charges externes toujours aussi réduites se composent de réservoirs uniquement. Quatre décorations sont proposées pour des appareils des Marines uniquement ; décorations



gris mouette dessus et blanc dessous : **1**/ A-4E de la VMA 211 "Wake Island Avengers", **2**/ A-4E de la VMA 211 toujours avec une petite variante de décalques. **3**/ A-4E de la VMA 311 "Tomcats", **4**/ un très coloré et fort seyant A-4E du VMAT 102 "Skyhawks" Encore une fois, ne boudons pas notre plaisir avec ce A-4 des Marines. Souhaitons seulement que Platz décline encore cette jolie maquette sous d'autres livrées. **Sébastien Berti**

HOBBYBOSS **1/72e**

www.hobbyboss.com

Distribué par MHD *www.mhd.eu*

87241



MIL MI-2T HOPLITE

Dimensions au 1/72e : long. fus. 165,8 mm, dia. rot. princ. 201,3 mm

Dimensions maq. : long. fus. 166 mm, dia. rot. princ. 203 mm

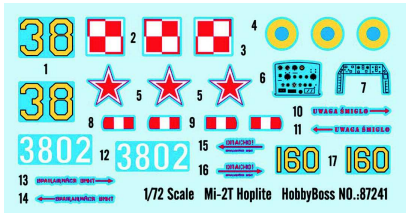
90 pièces dont 7 tranparentes, lignes de structure en creux, 2 décorations

Cet hélicoptère fut développé par la Pologne (7200 ex, plus de 20 versions) sur la base du Mi 1 soviétique. Sous la cocarde à damiers il offre un potentiel de décorations très intéressant et car varié sous d'autres couleurs (43 pays utilisateurs). Cette référence permet de réaliser une machine polonaise ou une russe. La première, immatriculée "3202" en blanc, est camouflée en vert et marron (dessus-dessous). Il y a des couleurs plus vives et donc plus





attrayantes dans l'arsenal polonais avec notamment un bleu criard. La seconde, immatriculée "38" est en vert moyen et bleu (ventre). La maquette est soigneusement emballée, chaque grappe étant dans une pochette avec en plus une bande de mousse protectrice. Les pièces sont finement gravées pour tous les détails des lignes de structure ou des différents panneaux. Quelques renforts, paumelles, charnières, etc., sont délicatement figurés en relief. Sur les sièges on remarque un effet de toile, les détails du tableau de bord sont assurés par un décalque tout comme ceux en plafonnier. Il manque le manche de commande cyclique sur le côté du siège. Pavla a produit un set pour cette maquette si vous voulez faire appel aux accessoires (réf. C72012). La grande porte arrière gauche est fournie séparément. Le train d'atterrissage est correct. Les pales du rotor sont finement détaillées en relief. Deux réservoirs supplémentaires sont fournis, des accessoires qui participent à la silhouette particulière de cette petite voilure tournante. On note la présence d'armes sur une grappe, a priori à ne pas utiliser ici. Les décalcomanies sont



imprimées en brillant. On trouve les bandes rouge/blanc/rouge pour les extrémités des pales du rotor anti-couple et un jeu de cocardes ukrainiennes (jaune et bleu) et un chiffre "160" qui constituent une troisième décoration, mais rien n'est mentionné à ce sujet sur la notice ou la boîte. Cette maquette est de bonne qualité et peut facilement s'intégrer dans une saynète auprès de véhicules. **François Verdu**

MINIWING **1/144e**

www.miniwing.cz

MINI 054

SUKHOÏ SU-24 FENCER C

Dim. au 1/144e : long. 157 mm, env. 122,5 mm

Dimensions maq. : long.156 mm, env 122 mm

36 pièces résine, photodecoupe, 2 décorations

Documentation : Su-24 Fencer Aerofax, Su-24 Polygone Press, Air Fan n°207, 212, 214, 286.

Développé dans les années soixante par Sukhoï en vue de répondre à un besoin urgent de l'aviation



soviétique, le Su 24 fut conçu comme bombardier à long rayon d'action capable d'emporter de l'armement classique ou nucléaire. Le premier vol a lieu en 1970 et les premiers exemplaires sont livrés en 1974. Le Su 24 a été utilisé au combat par l'aviation soviétique pendant la guerre d'Afghanistan et l'aviation russe en Tchétchénie et Géorgie plus récemment. Considéré à l'ouest comme le pendant du F-111 américain, le Su 24 fut pendant longtemps le cauchemar des états-majors occidentaux…
Miniwing nous propose la version C du Su 24 Fencer reconnaissable aux radars d'alerte positionnés au-dessus des entrées d'air. Le modèle de conception très récente présente un pas en avant nouveau de la part de ce fabricant qui sur ces nouveaux modèles améliore constamment la qualité de sa production. Les formes sont correctes. Les ailes peuvent être présentées dans différentes positions. Le cockpit reste succinct, mais standard pour l'échelle. C'est peut être l'une des rares critiques que l'on peut faire à ce modèle. L'assemblage se fait très rapidement et sans encombre, il suffit de bien séparer les pièces des carottes de moulage. Nouveau chez le fabricant on note avec plaisir l'arrivée de la photodécoupe qui permet au monteur de réaliser pylônes et autres antennes… bravo !

Deux décorations sont proposés : **1**) un appareil de l'aviation soviétique du 149 GvBAP peint en bleu clair et blanc. **2**) Su 24 soviétique utilisé en Afghanistan en 1984. Le camouflage est un deux



tons de sable et bleu clair pour l'intrados. Avec cette maquette, Miniwing nous offre décidemment un très beau modèle de Su 24 très qualitatif. L'amateur d'avions de combat au 1/144e aurait tort de négliger ce modèle. Gageons que le Saab Lansen annoncé par le fabricant pour la fin d'année sera du même tonneau… **Sébastien Berti**

REPLIC



Abonnement France : 12 numéros par an pour
62 E
Economisez trois numéros !