

C A M O

01

Club de maquettisme
Webzine - avril 2023

UN PAPILLON DU BUSH

CAM075 - Paris Modelling Association Report

M4A2 Sherman - Focke Achgelis FA 223 - F-4G Phantom II
DH82 Tiger Moth - Dornier 335 Pfeil "Ant eater"- IAR 80 A
B-24 Marauder - UH 34D Sea Horse



Alors voilà que s'offre à vous le merveilleux numéro UN (01!) du webzine du club de maquettisme statique de Paris CAMO75.

Il est par ailleurs de tradition et d'usage dans ce type de publication d'avoir en introduction le mot du président. Et qui sommes-nous pour remettre en cause les usages et les traditions ? Alors voici le mot du président : ENJOY !

Le président



Sherman "Division Leclerc"
par Christophe.L

Page..... 1



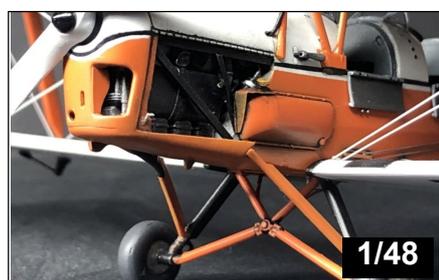
FA 243
par Michel M.

Page..... 2



F-4F Phantom II
par Eric.F

Page..... 4



DH82 Tiger Moth
par Jean François M.

Page..... 6



DORNIER 335 "PFEIL"
par François.T

Page..... 12



IAR 80A moteur Jumo211 -
par Bernard.M

Page..... 13



B-24 MARAUDER
par Jean François.L

Page..... 15



B-24 MARAUDER
par Bruno M.

Page..... 18



Christophe nous présente ici un Sherman M4A2 "Division Leclerc" qu'il a réalisé pour le projet collectif Club "2e DB". Laissons-lui la parole :

J'ai choisi de faire l'engin "Valserine" en me basant sur des photos d'archive dont vous avez ici quelques exemplaires (1 et 6).



De l'importance de la documentation...

Rendre "vivant" un sujet



Le montage est très plaisant et sans problèmes particuliers. Les formes générales de ce blindé iconique sont bien rendues par Heller (2) (3) .



Un soin particulier a été apporté sur les détails et la mise en couleur, comme par exemple pour le lot de bord et le plateau arrière (3).



Les photos d'archives m'ont permis de "coller" à la réalité et d'ajouter les détails spécifiques de la livrée avec les inscriptions sur les flancs (4).



Je me suis "amusé" avec 2/3 ajouts agrémentant le modèle comme les sangles de jerricans ou encore le drapeau français qui a été réalisé et



c'était une première pour moi, avec un mouchoir en papier imbibé de colle vinylique puis mis en forme sur la maquette avant séchage (7).



C'est le type de détails qui donnent vie au modèle et apportent avec la patine la touche d'authenticité qui se joue de l'échelle réduite.



Pas d'aftermarket sur ce montage à part les masques Montex en vinyle, indispensables compte tenu du nombre de facettes de la large verrière. J'ai complété l'intérieur de la cage à partir des rares photos d'archive (fils en plombs, divers instruments, etc.). J'ai également placé un fût de 200 litres derrière le siège du pilote, garni de plomb de pêche, afin de faire tenir l'insecte sur ses trois pattes (1,2 et 3).



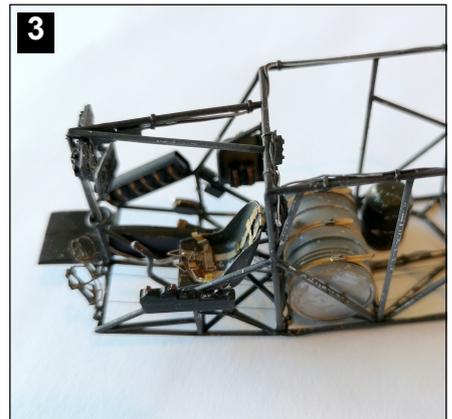
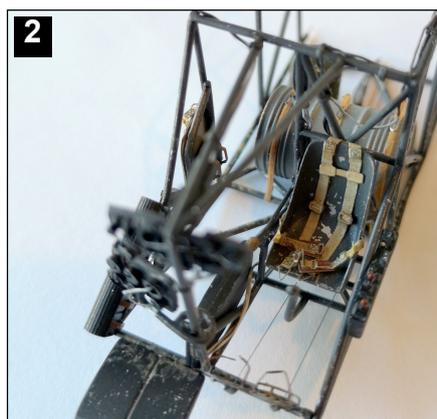
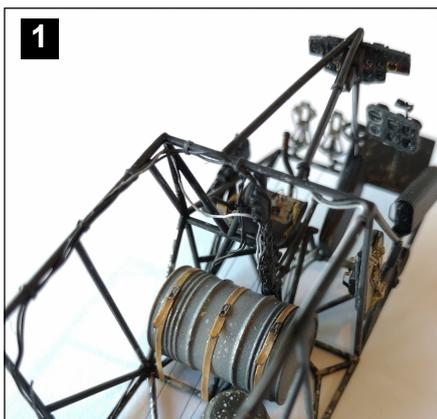
En 1938, la célèbre pilote Hanna Reitsch fit des vols de démonstration à l'intérieur de l'immense stade-gymnase de Berlin, à bord d'un prototype d'hélicoptère Focke-Wulf Fw 61 « Hornisse ».

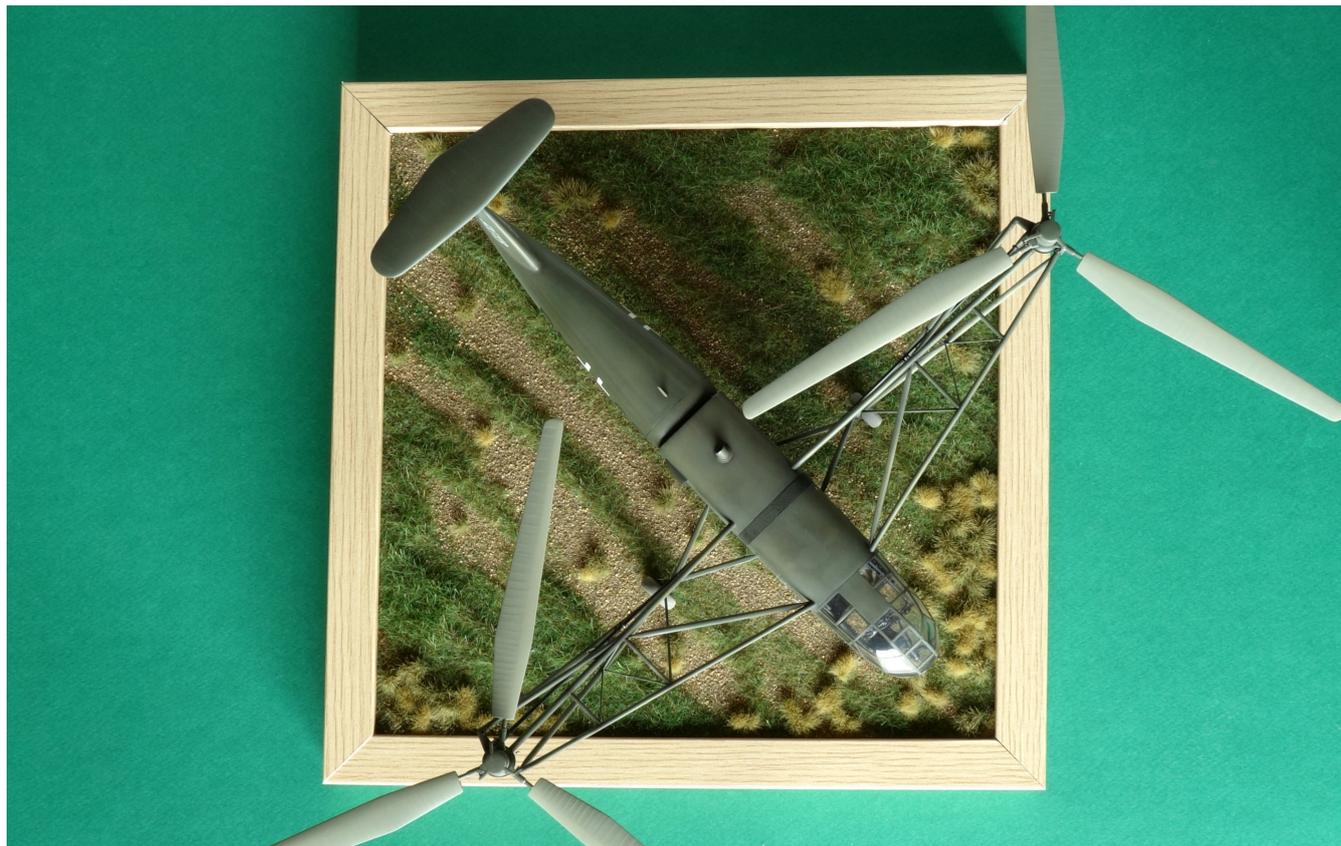
Le RLM, aussitôt intéressé par les potentialités d'un tel appareil dans le domaine militaire, demanda à Heinrich Focke d'étudier le développement de cet engin. L'ingénieur s'associa alors à Gerd Achgelis et conçut une première machine désignée Focke-Achgelis Fa 223 V1, dont les premiers essais commencèrent à l'automne 1939. L'appareil, surnommé « Drache » conservait sensiblement

les mêmes caractéristiques : structure métallique tubulaire entoilée, moteur radial à refroidissement par air entraînant deux rotors contrarotatifs latéraux qui présentaient un dispositif original de plateau cyclique permettant au pilote de commander chaque pale individuellement. Ce système est généralement encore utilisé de nos jours. L'engin reposait sur un train d'atterrissage tricycle fixe. Le premier des onze prototypes construits vola le 8 mars 1940 et chacun d'eux fit l'objet de tests dans de nombreux domaines en vue de la variété des modèles de série envisagés : emport de 2

de survie, treuil et élingue de 30 m pouvant soulever 700 kg de charge (versions Marine A et B de patrouille et de sauvetage, C de soutien d'infanterie), transport de 5 passagers ou 500 kg de fret (version D) et entraînement (version E).

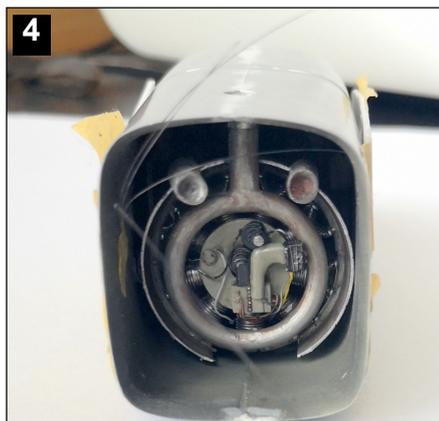
La construction de série du Drache commença fin 1941 (avec entrée en service début 1942) et cessa en 1945 avec un total de 43 appareils, en plus des 11 prototypes. Les alliés ayant détruit la plupart des sites de production, 20 exemplaires seulement du premier hélicoptère du monde véritablement opérationnel furent utilisés.





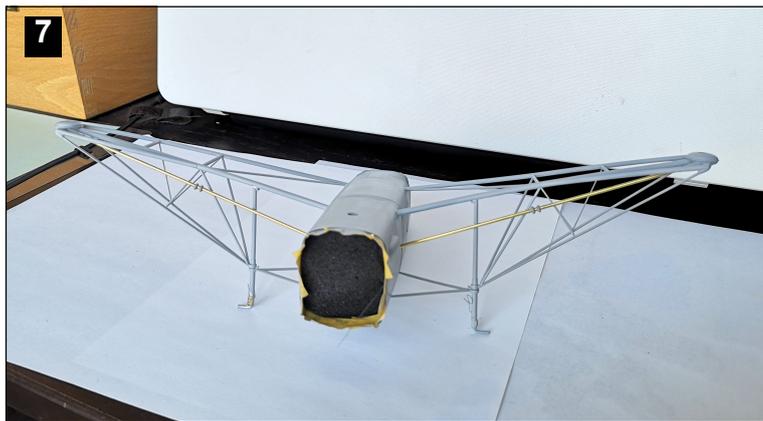
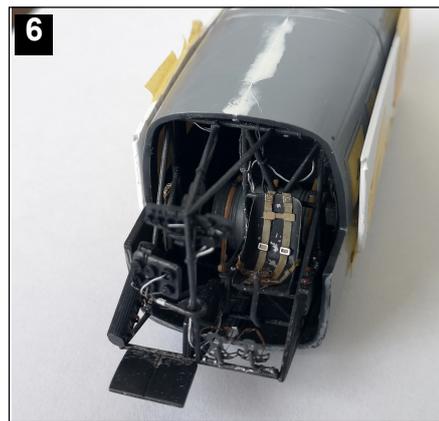
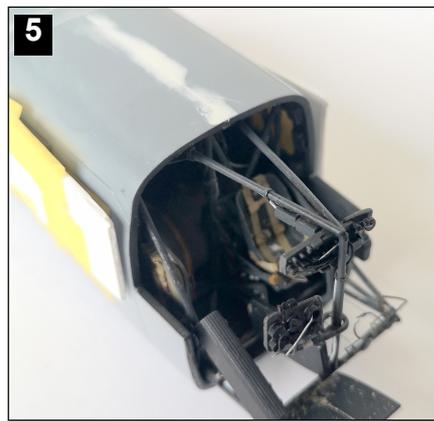
Des ajouts pertinents en scratch

MONTAGE



4 Le fabricant n'a pas prévu le moteur. Mais, un œil curieux pourrait aller le chercher... J'en ai donc bricolé un même si au final, on le verra à peine, aussi je ne l'ai pas trop détaillé. Le moteur dans le demi-fuselage (4) puis avec après la pose de la cage (5 et 6).

La structure tubulaire des bras supports des rotors a été renforcée de microtubes (7), l'insecte ayant une certaine envergure.

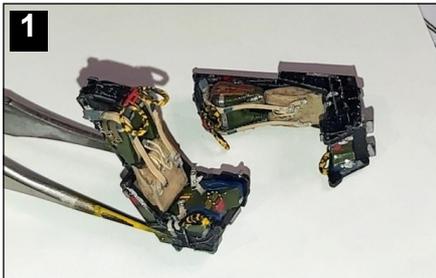




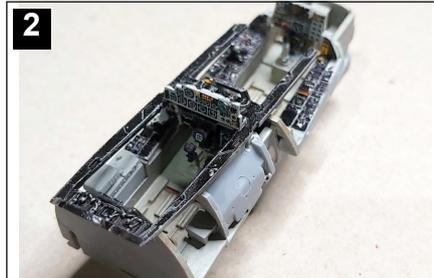
J'ai voulu représenter le F4-F codé 38+33 de la Luftwaffe dans la Norm81 tel qu'il était dans la TaktLwG 71, "Richthofen" basée à Wittmund en Basse-Saxe, chargée de la surveillance aérienne du nord de l'Allemagne. L'appareil sera reversé par la suite à la TaktLwG 74. Il a été retiré du service en 2013.



MONTAGE



J'ai passé pas mal de temps sur ces sièges qui restent bien visibles au final! Un peu de scratch avec de la récup de PE (1).



Le bureau achevé et aucun souci avec les décalés qui, avec l'assouplissant, s'adaptent très bien aux reliefs des pièces (2).



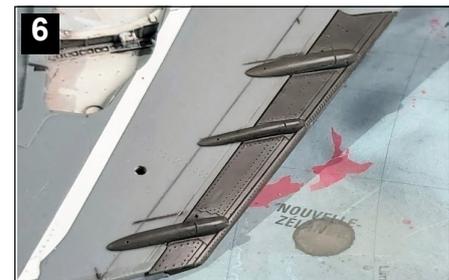
Ajout d'éléments pour coller à la version choisie qui n'est pas celle proposée par Zoukei Moura (3) à l'aide de scratch et d'aftermarket.



Petite déception avec des puits de trains bien vides par rapport à la réalité, mais on fera avec, cela reste honnête comme représentation(5).



L'assemblage ne présente aucun problème. L'ensemble des sections de l'appareil tiennent quasiment sans colle (5).



Ultime pièce en résine ajoutée avant la mise en couleur (6), de l'importance d'une bonne documentation et de l'aide des spécialistes de l'appareil !

On notera l'importance pour le rendu final du modèle du temps passé sur le cockpit et les sièges (7 et 8).

Cette partie aimante en effet les regards de l'observateur et le soin apporté à son traitement apporte tout le réalisme de l'ensemble, notamment dans le cadre d'une présentation verrière ouverte ; configuration qui laisse largement visibles les éléments de cette section du Phantom.



On soulignera la réussite de Zoukei Moura pour appréhender les formes générales de cet appareil iconique de l'aviation des années de guerre



froide. Les vues à "hauteur d'oeil" traduisent particulièrement bien l'aspect agressif et brutal de l'avion (9 et 11). Le traitement de la partie



arrière du fuselage, avec ses différents tons de métal brûlé, caractéristique de l'appareil est un point à soigner particulièrement (10).



Le schéma de camo choisi, Norm81 de la Luftwaffe, est particulièrement élégant et représentatif de l'aviation allemande de l'ouest de cette époque.

Six gris différents ont été utilisés : Basaltgrau (RAL 7012), Lichtgrau (RAL 7035), Quarzgrau (RAL 7039), Steingrau (RAL 7030), Staubgrau (RAL 7037) et Grüngrau (RAL 7009).

Une quinzaine de photos références m'ont servi de support pour la (longue) réalisation de cette livrée (12 et 13).



Premier chantier : les portes, qui seront ouvertes sur un flanc histoire de dynamiser la présentation et avoir un peu plus de visibilité sur l'intérieur.

On perce, on coupe, on lime et l'on affine un plastique mou et un poil savonneux auquel il va bien falloir s'habituer (1).



J'ai repris une partie de la structure interne et considérablement affiné les parois du fuselage au niveau et autour des portières ouvertes et tout autour des 2 cockpits (2).

Sur le fuselage droit qui restera fermé, j'ai collé les minuscules charnières Eduard (3)



MONTAGE



Les planches de bord diffèrent légèrement des versions de 1939 (4) reproduites par Eduard dans le set Look.



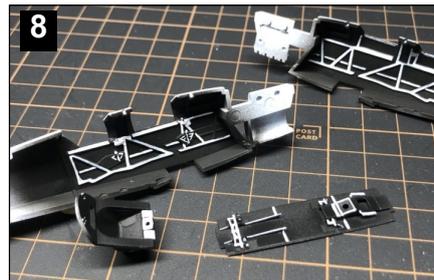
J'ai supprimé les instruments et marquages inutiles, masqué, repeint puis ajouté 2 petites "montres" modernes en plus de la radio (5).



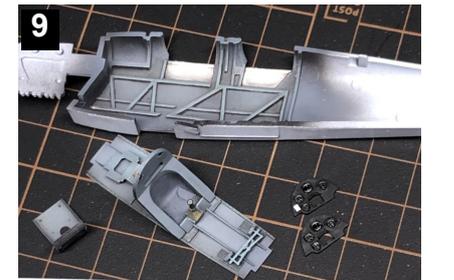
J'ai préféré représenter les compas P-8 en gris bleu pour animer le plancher de bord qui reste minuscule (6).



Vient ensuite le travail sur les flancs et le plancher du 'pit. Sont ajoutés à l'aide de photodécoupe les éléments manquants qui compléteront la

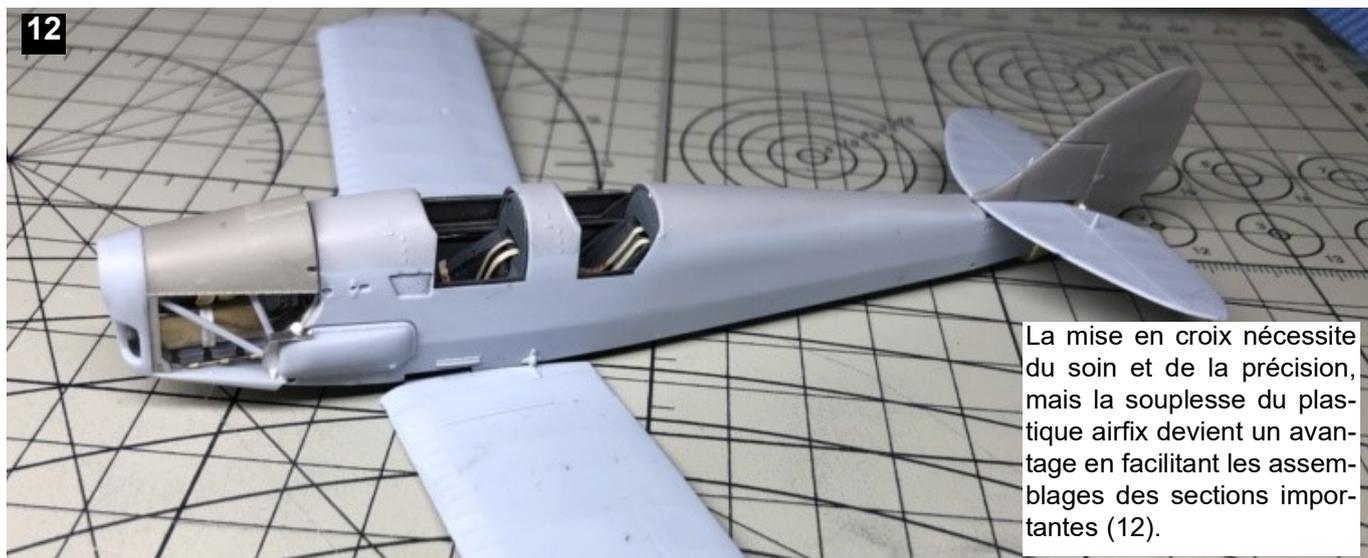


représentation de cette section (7). Sont également affinés les sièges lesquels sont munis de leur harnais. Le tout est mis en couleur en



forçant les contrastes afin de renforcer la lisibilité de l'ensemble et prendre en compte l'effet d'échelle (8 et 9).

Le fuselage une fois refermé laisse entrevoir les aménagements intérieurs grâce aux portes ouvertes. Le travail réalisé reste bien visible (10 et 11).

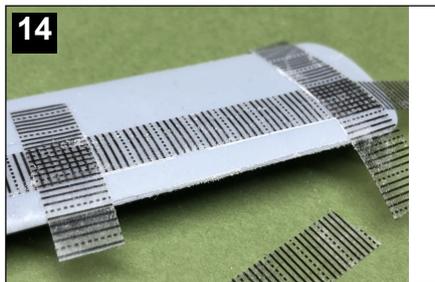


La mise en croix nécessite du soin et de la précision, mais la souplesse du plastique airfix devient un avantage en facilitant les assemblages des sections importantes (12).

MONTAGE



Une fois déballé l'empennage en résine Quickboost, je suis très déçu par son état de surface abominable (13). Je vais donc m'en tenir à la



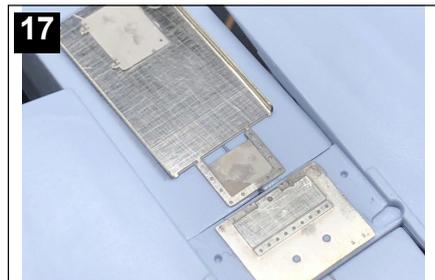
pièce Airfix en affinant les guignols et en découpant la profondeur pour une représentation plus dynamique (14).



J'ai également travaillé l'aile supérieure en arasant les becs de bord d'attaque et feux de position absents sur le ZS-DEC (15).



Je reprends le capotage en affinant les pièces Airfix (prise d'air, fentes...) et en positionnant le capot supérieur Quickboost dont les char-

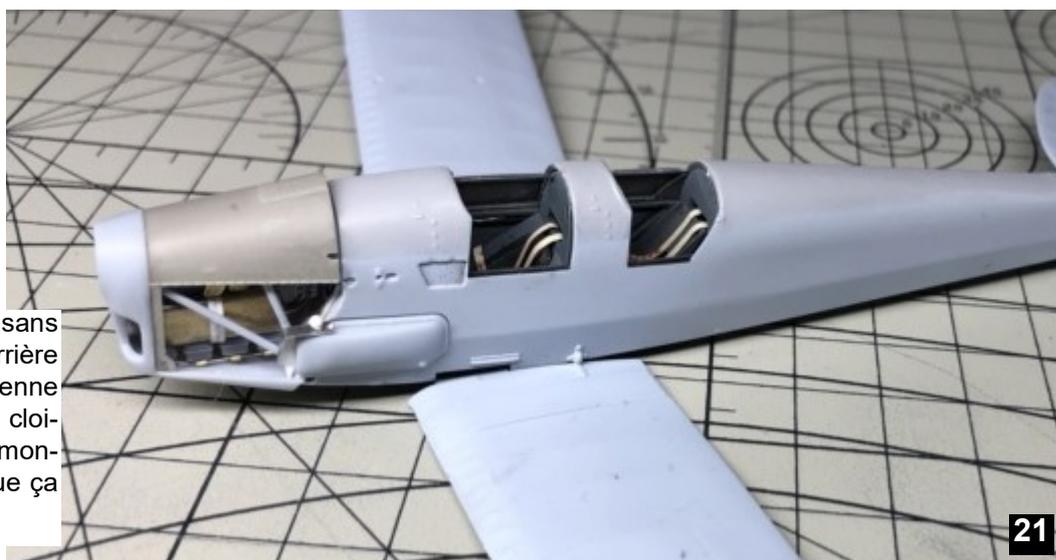
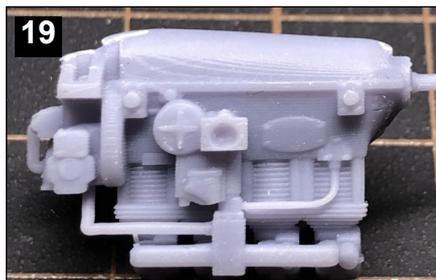


nières sont cette fois très finement reproduites (16). Sont ensuite mis en place les pièces Eduard du dessous du fuselage (trappes visites et



passage de commandes), l'habillage du compartiment suivis de la construction de la tôle guidant le flux d'air autour des cylindres (17 et 18)

Le moteur en 3D de chez Dekno est forcément plus fin et détaillé que celui du kit ... Mais ayant choisi d'ouvrir le côté gauche, j'ai dû en masquer une bonne partie avec la tôle de refroidissement confectionnée en barquette alu alimentaire mise en forme, araser les câbles imaginaires et améliorer les magnétos pour tenter d'approcher de ce que montre ma documentation (19 et 20).



il m'a fallu charcuter sans vergogne devant et derrière pour que le capot tienne entre le plastron et la cloison pare-feu (21). Le montage à blanc montre que ça rentre enfin!

MISE EN COULEUR



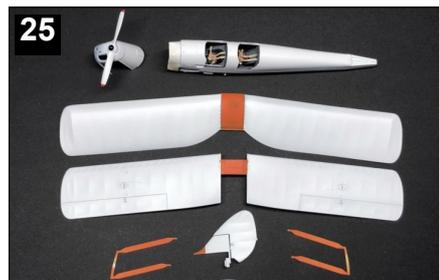
Passage aux choses sérieuses avec des p'tits trous bien placés pour arrimer ultérieurement mes haubans, biplan oblige !



La phase de peinture va commencer vu la structure de l'appareil avant l'assemblage final avec un préombrage en gris foncé.



Sont passées ensuite plusieurs couches très fine de blanc satiné (mélange de X1 et de XF1 Tamiya).



Il est primordial de bien laisser sécher à cœur la couche blanche afin d'avoir une peinture solide qui résistera au scotch de masquage.



L'orange est une référence AK Real Colors (25). Les triangles ont été réalisés sans se presser en masquant soigneusement les zones



alentours pour éviter l'overspray (26). Une couche de Klir est ensuite pulvérisée qui précèdera la pose des filets en decal noir (27).

J'ai reconstruit les parebrise en acétate, ceux du kit étant vraiment trop épais. C'est le type de détail qui apporte un surplus de réalisme à l'ensemble d'un modèle (28).



Dans le même esprit, le détaillage et affinage des guignols de commande des ailerons (29, en haut pièce d'origine, en bas pièce retravaillée)

Tout est prêt pour la pose des filets noirs, avec un mélange de masquage et de pose des décalcs fournis qui va s'avérer un travail long et fastidieux si on ne veut pas se retrouver vec des écarts malvenus ou des ondulations encore plus fâcheuses (30).



MISE EN COULEUR



Pour les marquages, Michel, un membre du club m'a confectionné de superbes masques, qu'il en soit ici remercié (31).



Avec du soin et de l'application, on arrive à un résultat largement supérieur à l'application de décalcs (32). Aucun problème de silvering et des



motifs qui s'intègrent parfaitement à la peinture de la livrée et sans aucun aspect artificiel (33).



Quelques détails sont repris comme le renfort sur le dos du fuselage devant la dérive confectionné avec une bande découpée dans une

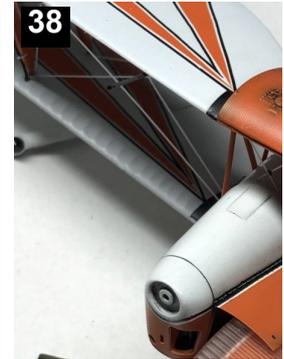


canette et mise en forme avant d'être peinte (34). Sont ensuite collés les sautes vent, portillons, venturi..., repiqué les marche-pieds en alu et



greffé le moteur (35), avant de tricoter avec la pose des multiples câbles de gouverne (36).

J'ai reconstruit et terminé les mâts de Casot avec l'alimentation carburant et le haubanage en fibre optique blanche (37 et 38).



Voilà que le Tigre est biplan!

VITRINE



Voici enfin terminé le Tiger Moth, un montage qui m'aura occupé avec plaisir pendant 10 mois et qui me tenait particulièrement à cœur depuis un vol inoubliable en 2003.



Un bel exercice de style avec cet appareil emblématique de la fin du conflit et des recherches sans limites des bureaux d'étude des constructeurs allemands.

Une base parfaite pour se remettre en selle et appliquer les tips peinture appris lors des ateliers.

Le Dornier-335 A-12, Ant-eater selon la terminologie alliée, est un avion allemand biplace, destiné à l'entraînement des pilotes du chasseur lourd Dornier-335 Pfeil, entré en service début 1945.

MISE EN COULEUR



La maquette sortie en 2001 est d'une qualité et finesse sans réserve. Les assemblages sont de la qualité légendaire de la marque. Cet



appareil d'une taille imposante, facile à monter a été l'occasion de me remettre au maquettisme après moult décennies d'absence...



Le montage sans soucis m'a permis de me concentrer sur la phase de peinture et de mettre en pratique les tutos divers au sein du club, dont le



master class de 2019. Après un panneauage et préombrage en règle (1), j'ai appliqué de fins voiles des couleurs (2) avant de m'attaquer au



camouflage (3). Une fois ce dernier réalisé à l'aide de masques (4), l'application de jus est faite à l'huile diluée à l'essence F, dans des cou-



leurs différentes selon la teinte de base (5). Enfin, des éraillages sur les zones de contrainte ont été ajoutés pour parfaire la patine (6).



L'IAR 80 est un chasseur roumain produit entre 1939 et 1944 à 450 exemplaires. Issu (niveau fuselage) du PZL 24, ce chasseur avait des bonnes caractéristiques en 1940. Le moteur était le Gnôme&Rhône 14 qui fut produit sous licence en Roumanie sous le nom de IAR 14k. Au fur et à mesure que la guerre avance, l'IAR 80/81 est de plus en plus lent par rapport à ses adversaires plus modernes, ce qui provoque plusieurs essais aux usines IAR de Brasov avec de nouveaux types de moteurs. Dans le livre de Radu Branzan sur ce chasseur, il évoque des présumées installations de moteurs Jumo 211 sur l'avion. Il dit présumée car rien n'apparaît dans des documents, seulement des témoignages. Ainsi, au moins deux IAR furent testés avec des moteurs Jumo (venant des bombardiers JRS 79) mais les témoignages évoquent des grandes vibrations en vol d'où l'arrêt des essais (suite p.).





Plus tard, en 1943, des essais (documentés cette fois-ci) avec le moteur DB 605 furent réalisés. Il semble que la carcasse moteur resta la même que celle du Jumo, sur la seule photo où apparaît un prototype on n'est pas certains s'il s'agit de la motorisation Jumo ou DB. En tout cas, les essais avec DB605 donnèrent des résultats excellents, mais par manque de moteurs allemands, aucune production en série ne fut réalisée. Effectivement, comme pour les chasseurs italiens version 5 (Fiat, Macchi, Reggiane), les DB 605 auraient donné un nouveau souffle à ce chasseur roumain assez méconnu, car utilisé seulement par un seul pays bien lointain.

MONTAGE



Cette maquette Kora reprend l'hypothèse du IAR avec moteur Jumo. Il s'agit bien d'un IAR 80A d'où les 6 mitrailleuses dans les ailes.



Ce kit est en résine et plus difficile que les Mach. Le montage fut compliqué et je suis loin de l'avoir bien traité (1,2 et 3). Les décalcomanies



Kora, les croix de Michel ne sont pas de bonne taille. J'ai utilisé celles de RB production.



J'ai démasqué la partie vitrée et installé des mitrailleuses en tubes de laiton de diamètre différents (5). Par ailleurs, l'antenne de l'avion est vraiment étonnement installée



Auparavant j'ai pulvérisé sur les parties jaunes un orange dilué afin de rattraper la teinte des décals (5). Les roumains n'ont pas utilisé le RLM04 mais un jaune orange propre.



Ajouts des décalcomanies. J'ai eu recours à des décalcomanies de RB production et Kora (6).

Pour bien commencer la nouvelle saison Camo et profiter des ateliers avec les copains, j'ai décidé de m'attaquer à un bon vieux B-26 Marauder Airfix.

La maquette est connue, rééditée à plusieurs reprises depuis sa sortie par la marque.

Le boxart date de 1973, mais je le trouve toujours aussi agréable à regarder malgré cet âge avancé (1).



MONTAGE



La soute à bombe et la baie de train avant sont plutôt bien détaillées pour des zones relativement cachées (2). L'assemblage des ailes et quant à lui



plus délicat avec des pièces déformées nécessitant l'emploi de serre-joints et de mastic (3). L'empennage horizontal est assemblé pour laisser



les volets mobiles afin de pouvoir les incliner lorsque le montage sera plus avancé (4). J'ai aussi découpé la dérive pour apporter du dynamisme



au modèle (5). Les gravures d'un moule qui accuse son âge ne sont pas alignées, je me retrouve donc avec un décalage entre les deux



côtés de la dérive ce qui est assez flagrant une fois les éléments séparés. Les trains, après un sérieux ébavurage, se positionnent plutôt

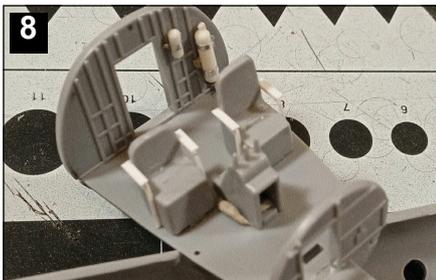


bien lors du montage à blanc. Une fois le fuselage fermé, seul le souvenir de mes ajouts restera (7) ...



Le Martin B-26 Marauder est un bombardier moyen bimoteur américain conçu et développé à partir de 1939 par la Glenn L. Martin Company. Mis en service en 1941, il est utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale sur le théâtre européen et dans la guerre du Pacifique. Jusqu'à la fin du conflit, 5 288 exemplaires ont été construits. Sa capacité de bombardement à basse altitude a contribué à la relative modestie des pertes américaines à Utah Beach lors du débarquement de Normandie.

MONTAGE



J'ai continué à détailler l'intérieur du 'pit à l'aide de CP (8). Encore une fois et avec la taille réduite des fenêtres peu d'éléments resteront visi-



bles, mais on ne se refait pas... La mise en peinture est classique avec une reprise au pinceau de tous les détails pour apporter du contraste et



une de la luminosité à l'intérieur du fuselage et est éviter une monotonie d'ensemble. C'est fastidieux, long, mais nécessaire (9 et 10).



Une fois l'ensemble assemblé, on peut juger du réalisme apporté par nos ajouts et la travail de peinture effectué (11).



La tourelle dorsale étant moche, j'ai décidé refaire la partie vitrée en vaccu et en scratchant les mitrailleuses et leur mécanisme (12).



Les trains sont affinés et détaillés de leurs flexibles et colliers de fixation (13).



13



14

La mise en couleur s'effectue par phases : apprêt suivi d'un marbrage avec des teintes claires laissant apparaître par défaut les lignes de structure, l'équivalent d'un préombrage (13). Viennent ensuite les couleurs de la livrée, passées à l'aéro en fines couches afin de laisser apparaître les effets précédents (14).

L'objectif de ce modus operandi est de "casser" l'uniformité de la teinte Olive Drab et prendre en compte l'effet d'échelle, le tout pour éviter un aspect terne et uniforme peu réaliste et rendre "vivant" le modèle fini (15 et 16).



15



16



TIP PRODUIT

Pour refaire l'isolation présente le long des parois du 'pit. J'ai utilisé du mastic bicomposant Tamiya.

Après avoir bien mélangé deux noisettes de chaque composant, je l'ai étalé sur une surface plane et reproduit le motif du matelassage une grille en Photodécoupe. Ce process est applicable dans de nombreux cas similaires et à la fois pratique et rapide.



La boîte est une déclinaison d'une série de l'appareil produit par Italeri.

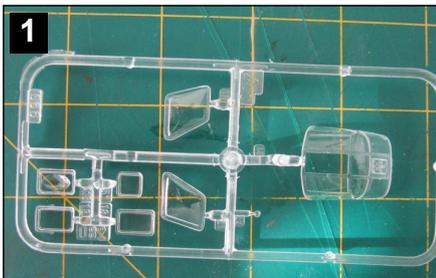
Une marque qui a depuis longtemps un faible pour les appareils à rotors et produit dans ce cadre un nombre important de kits de grande qualité.



Une maquette sympathique d'un sujet intéressant qui m'a permis de commencer à tester certaines techniques de vieillissement qui apportent un réel plus sur ce style de livrée monochrome.

texte

MONTAGE ET PEINTURE



1 Les hublots latéraux sont tous carrés, mais le fabricant en a fait 3 sur 4 de forme rectangulaire (1). Une erreur de version à l'emballage sans



2 doute. Je les ai retaillées à la mini scie Tamiya qui est un outil à la lame en photodécoupe très pratique pour ce style d'opération.



3 Certaines pièces sont minuscules (2), mais cela est la rançon de la précision et permet d'obtenir un rendu final de l'intérieur réaliste (3).



4 L'assemblage du fuselage est relativement aisé. Des pinces sont mises à contribution le temps que les collages sèchent parfaitement (4).



5 Un apprêt noir "one shot" de Mig est passé avant de réaliser la livrée en vert H340 (5). Chaque panneau est ensuite repris et éclairci avec du



6 jaune H329 lui-même éclairci avec du blanc (6). Une première pour moi, mais qui permet d'éviter au final un aspect monotone et terne.



Le Sikorsky S-58 est un hélicoptère militaire américain, conçu à l'origine par la Sikorsky Aircraft Corporation pour l'United States Navy pour la lutte anti-sous-marine. Entré en service sous l'appellation HSS-1 Seabat, puis HUS-1 Seahorse en version utilitaire, il a ensuite été retenu par l'United States Army, au sein de laquelle il est devenu H-34 Choctaw. Cet hélicoptère robuste et polyvalent a aussi fait l'objet de commandes civiles sous sa désignation constructeur (Sikorsky S-58) et a été construit sous licence par Sud-Aviation et Westland, qui en a également développé une version à turbine à gaz, le Westland Wessex.

FINITIONS



Un vernis brillant est appliqué avant la pose des décalques 7 et 8). Ces derniers sont essentiellement appliqués sur l'arrière de l'appareil (9).



En effet, la planche du kit ne comporte aucun des marquages de servitudes qu'on peut observer sur l'appareil réel (et sur le box-art).



Mes décalques en rabiot n'étant pas conséquents, je n'ai pas pu en rajouter. À cette échelle ce n'est pas forcément rédhibitoire.



J'ai posé peu d'éraillures sur les pales du rotor anticouple. Le dosage est délicat afin d'obtenir un résultat réaliste (11).



Une fois les décalcs emprisonnés dans une couche supplémentaire de vernis, la patine a été réalisée classiquement avec des jus de peinture



à l'huile diluée à l'essence F. Une couche de vernis satiné vient clore le montage (11et 12).

CAMO75, club de maquettisme statique fondé en 2015 sous le statut d'association Loi 1901, est l'unique club de maquettisme de Paris intramuros.

Fort de près de cinquante membres venant de toute l'Île-de-France pour la saison 2022/2023, CAMO75 réunit lors d'ateliers mensuels des maquettistes passionnés et oeuvrant sur tous les sujets et toutes les échelles. Ces rencontres sont l'occasion d'un partage de compétences et d'informations fructueux et enrichissant la pratique de chacun.

CAMO75 bénéficie de plus depuis sa création d'un partenariat avec le magasin spécialisé Euromaquette ainsi qu'avec l'association des Amis de la Figurine et de l'Histoire (AFH), ce qui permet des échanges constructifs et élargit la palette de connaissances de nos adhérents respectifs.

BLOG : CAMO75.NET

CONTACT : CAMO75.PUBLIC@GMAIL.COM

