



KAMAN SH-2E SEASPRITE

HC-5 PROVIDERS

Naval Air Station Imperial Beach San Diego (Ca.) 1971

Diorama au 1/72^{ème} par Christian STOCK



PREAMBULE

Si il est des maquettes emblématiques d'un conflit ou d'un évènement historique, si certaines sont acquises sur un coup de cœur, il en est d'autres dont on ne sait pas vraiment pourquoi elles se trouvent dans la pile des boites qui attendent d'être réalisées et depuis quand elles y sont. En l'occurrence, si le KAMAN SEA SPRITE n'évoque aucun souvenir particulier pour moi, il semble qu'il n'ait pas non plus généré d'intérêt majeur auprès des chercheurs puisqu'il n'existe qu'une seule monographie sur le sujet, très incomplète et illustrée par des photos noir et blanc de la taille ... d'un timbre poste ! Pas de passion non plus dans le monde du maquettisme car, bien que cet appareil ait fait l'objet de plusieurs productions et rééditions à cette échelle par trois marques différentes, il est très rare de le voir sur les tables d'exposition. Ce dernier aspect me plait bien au sens où j'aime l'idée d'avoir quelques raretés dans mes vitrines. Côté compléments, la vacuité est la même, les rares kits de détail s'avérant épuisés depuis longtemps. Il convient donc d'accepter dès le départ que cette maquette ne pourra pas être super-détaillée.

L'APPAREIL

Développé à la fin des années 50 par l'ingénieur Kaman comme hélicoptère utilitaire compact, le SH-2A à l'origine sous motorisé (une seule turbine) évolua dans le courant des années 60 vers une machine biturbine affichant une vitesse de croisière de 240 km/h et une autonomie de 680 km. 184 exemplaires furent construits pour l'US Navy et la Nouvelle Zélande. En 1970 l'appareil fut modifié pour devenir une plateforme de lutte antisurface et anti-sous-marine et toute la flotte fut modifiée au standard SH-2F, qui servit sur les navires de la marine américaine jusqu'en 1994. Le SH-2E qui nous intéresse a été un modèle de transition préparant le standard F et, comme tel, n'exista qu'en deux exemplaires ... confirmant la rareté précédemment évoquée.



LA MAQUETTE

Assez ancienne (1990), cette maquette (Photo **02**) est produite par la marque japonaise FUJIMI. L'âge des moules peut donc nous réserver de mauvaises surprises mais la bonne réputation du fabricant est là. A l'ouverture de la



boite (Photo **03**), on trouve deux grappes de plastique bleu (qui semble assez dur) regroupant 52 pièces et une grappe de 9 pièces transparentes. Avec un tel nombre de composants, le montage « sorti de boite » devrait être assez simple ... mais je connais ma



tendance à vouloir améliorer l'existant ... On remarque que les

lignes de structure sont représentées en creux mais qu'il n'y a aucune trace de rivets. Les pièces transparentes semblent épaisses mais limpides.

LES COMPLEMENTS

J'ai approvisionné une planche de décalcomanies auprès de PRINT SCALE ainsi qu'un kit de masquage chez KV MODELS.

SORTI DE BOITE ?

La question se pose de savoir si l'on envisage un montage « sorti de boite », c'est-à-dire sans ajout ni transformation de la maquette ou si l'on prévoit quelques modifications. Dans la première hypothèse, on ne verra que peu la soute car l'ouverture à bâbord est assez réduite. Si, par contre, on retient l'idée d'une porte ouverte à tribord, il est possible de donner un peu plus de vie à la maquette en montrant ses entrailles. C'est l'option que je retiens ... malgré la maigre documentation dont je dispose.

CHIRURGIE

Pour ouvrir le côté tribord, des passages répétitifs sur les lignes de structure sont exercés à la lame de scalpel N° 11 (Photo 04), puis à la scie Tamiya. Après ébarbage et bien que les dimensions de la porte aient été très légèrement réduites dans l'opération, celle-ci reste « bonne pour le service ». Un montant destiné à joindre le haut du cockpit au nez de l'appareil étant nécessaire à la solidité d'ensemble ainsi qu'au futur positionnement des vitrages, celui-ci est fabriqué en carte plastique (Photo 05).

SOUTE SPARTIATE

Comme souvent dans les maquettes anciennes, la représentation de l'intérieur de l'appareil est réduite au minimum : un plancher global (cockpit + soute), la cloison arrière du cockpit ... et c'est tout ! Ni cloison de fond de soute ni plafond, qu'il va nous falloir réaliser. Utilisant un outil copieur de formes, j'ai élaboré des gabarits en bristol de plus en plus précis pour reporter le tracé sur de la carte plastique rainurée sur laquelle j'ai gravé quelques lignes de structure (Photo 06).

CLOISON MEDIANE

Ayant déjà construit un Huskie, j'ai un peu d'expérience en ce qui concerne cette cloison inclinée caractéristique des hélicoptères Kaman et j'ai donc décidé de remplacer la pièce fournie (trop fine et nue) à l'aide de profilés (dans lesquels je perce les trous d'allègement), de carte plastique, de fils de plomb et ... de chutes de circuit imprimé. Le revêtement isolant étant simulé grâce à du tissu de récupération, un extincteur (boîte à surplus) termine ce composant (Photo 07).

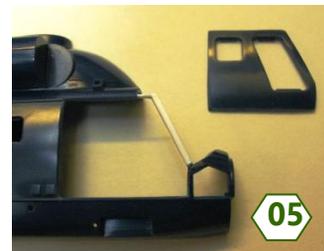
GUERRE ANTI SOUSMARINE

L'intérieur de la soute comportait, sur ce type d'appareil, trois éléments principaux : la console du système de recherche avec son écran radar, le siège de l'opérateur et, à bâbord, un caisson d'éjection des bouées sonar. Accessoirement, une banquette occupait le flanc tribord. La console est réalisée à partir de carte plastique et profilés, l'écran radar est découpé à l'emporte-pièce dans de l'imagerie médicale peinte en argent au verso. Le siège (récupération) est amélioré à partir de bande cache peinte pour figurer assise et dossier, les harnais sont en photo découpe (encore de la récup) ou taillés dans de la bande cache (Photo 08). Le caisson est réalisé en carte plastique, les têtes de bouées sonar

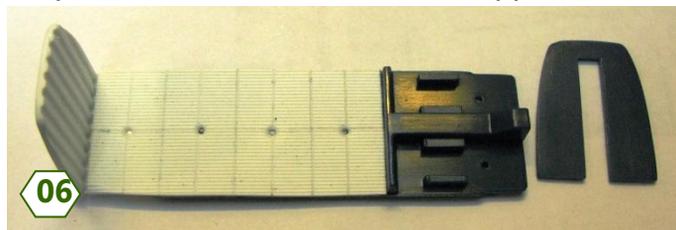
faisant appel à une plaque de photo découpe aux trous pré-perçés débouchant sur un fond d'imagerie médicale (Photo 09). La banquette est fabriquée selon mon habituelle méthode : des sections d'épingle sont collées sur de la feuille métal (collerette bouteille de vin) et celle-ci est repliée sur elles. Des piètements (pièces de réserve) sont alors collés et peints (aluminium), puis de la bande cache peinte est colée pour simuler le tissu. Les dossiers sont du grillage en nylon qui est recouvert de bande cache là où nécessaire avant de passer en peinture et les ceintures sont faites en bande cache peinte (elles sont hélas trop larges). Pour terminer les aménagements de la soute, j'ai ajouté une console au pied de l'écran sonar (carte plastique + decal de réserve) et un radeau de survie gonflable sur la cloison arrière (Photo 10).



04



05



06



07



08



09



10

3

PLAFOND

Pour compléter notre soute un plafond s'impose et celui-ci est réalisé en carte plastique : après plusieurs tâtonnements à l'aide de gabarits en bristol, la forme exacte est découpée puis garnie de plaques représentant le revêtement d'isolation. Pour celles-ci, j'utilise des liens d'emballage qui entourent le paquet que vous livre votre postière (Photo 11), qui ont l'avantage de reproduire l'aspect « losanges croisés » que l'on trouve dans la réalité. Les démarcations entre les plaques sont soulignées au feutre micron en

tant que pré-ombrage et, après peinture, j'ai ajouté une lentille Ø 2,5mm (Renaissance Models) pour représenter le plafonnier (Qui le verra ?). L'avant de ce plafond couvrant l'arrière du cockpit, j'ai tenté de représenter la console supérieure d'instruments que l'on trouve habituellement à cet endroit : de la carte plastique peinte en noir reçoit deux plaques de photo découpe trouées et une lentille, des leviers en fil étiré sont insérés dans des trous pré-perçés et quelques touches de couleur (peinture à l'épingle) viennent finir l'opération (Photo 12) ... dont on ne verra que peu !

COCKPIT

La réputation de Fujimi est mise à mal en ce qui concerne les pièces proposées pour réaliser la cabine de pilotage : seuls sont fournis des sièges basiques (Photo 13), une planche de bord à recouvrir d'une décalcomanie et deux manches collectifs. Les manches cycliques et les palonniers brillent par leur absence, tout comme les éléments permettant de garnir la console centrale désespérément nue (on eût pu, à tout le moins, fournir une décalcomanie). Heureusement, la boîte à surplus nous fournit palonniers, manches et décalcomanies, le tout étant mis en valeur par peinture. Les sièges sont améliorés par adjonction de brins de fil étiré, assises et dossiers sont recouverts de bande-cache peinte et des harnais en photo découpe (dans ce domaine, les surplus sont désormais à zéro) viennent compléter le tout (Photo 14).

ARGUMENT DE POIDS

Les parois latérales de la soute sont équipées du même revêtement que le plafond puis, pour évoquer la porte copilote, de l'imagerie médicale fine est découpée à la forme voulue et collée en place. Le tout sera peint du même gris que précédemment. Cet appareil doit reposer sur sa roulette de queue mais le risque existe que les éléments situés à l'avant (cockpit, radôme) puissent le faire pencher du nez. Par sécurité, j'ai placé quelques plombs de tir dans la queue (Photo 15).

CHIRURGIE

Si les lignes générales sont bien appréhendées, la maquette souffre d'un traitement assez grossier par endroits. Il en est ainsi des tuyères d'éjection (Photo 16), dont les lèvres de sortie sont épaisses de pratiquement un millimètre, soit l'équivalent d'une buse d'égout à cette échelle ! De même, les grilles d'aération de la boîte de transmission sont évoquées par un simple moulage (Photo 17)

au rendu peu satisfaisant. On commence par procéder à l'ablation des lèvres de sortie, au forage des tuyères et au découpage des emplacements de grilles (Photo 17), puis une séance de ponçage et de gravure des lignes disparues dans l'opération s'impose .



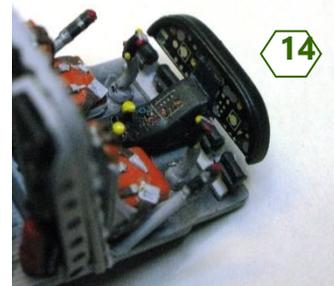
11



12



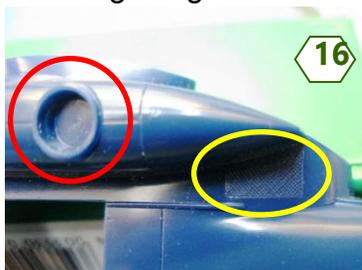
13



14



15



16



17

4

PAILLES INTERDITES

Les pailles à boisson en plastique vont bientôt être remplacées par des tubes en métal ou en carton, une démarche de réduction des déchets polluants qui ne pose problème à personne ... sauf au maquettiste ! Elles sont en effet bien utiles pour représenter des tubes aux parois fines et, dans cet esprit, j'en ai constitué tout un stock, de différents diamètres. En l'occurrence, l'une d'entre elles va être utilisée pour représenter nos tuyères. Toutefois, celles-ci ne pourront être collées en place qu'en toute fin de montage, pour d'évidentes raisons de mise en peinture. Il faut



donc, pour assurer un montage ultérieur facile, préparer le terrain. Pour ce faire, j'ai réalisé à l'aide de carte plastique un coffrage intérieur (Photo 18) contre lequel la paille, insérée depuis l'extérieur, viendra buter et sera collée. Afin que ce collage puisse se faire malgré la faible épaisseur de la paille, un manchon de plastique est solidarisé à l'intérieur de l'extrémité interne de celle-ci. Une

pièce en photo découpe issue de la boîte à rabiote vient évoquer une grille de protection et, une fois coupée à la bonne longueur et selon le bon angle, la paille peut faire l'objet d'un montage à blanc (Photo 19) avant peinture.



GRILLES D'AERATION

Afin d'approcher la réalité (Photo 20), de la grille en photo découpe est utilisée pour réaliser



les aérations mais, comme toujours en pareil cas, on est confronté au problème d'affleurement : collée à l'extérieur, la grille crée une surépaisseur et, collée à l'intérieur, c'est l'épaisseur de la paroi qui saute aux yeux. Après plusieurs tâtonnements successifs et infructueux, j'ai

résolu la question de la façon suivante : dans un premier temps, un mini-coffrage est élaboré en carte plastique, aux dimensions de l'ouverture (Photo 21) et des renforts sont collés sur la face interne de celle-ci (Photo 22). Ensuite, la



grille en photo découpe, coupée aux bonnes dimensions, est collée sur la tranche du coffrage. Enfin, de fines bandelettes d'aluminium adhésif viennent figurer les montants verticaux et garnir le pourtour de la grille. Il

ne reste qu'à introduire cet ensemble dans l'ouverture et à le faire coulisser jusqu'à l'obtention d'un affleurement satisfaisant. Un premier collage à la colle blanche permet de finement ajuster le positionnement puis de la cyano vient solidifier le tout quelques minutes après. De l'apprêt liquide est ensuite introduit dans le pourtour et un léger ponçage termine l'opération. Le résultat final (Photo 23), s'il n'est pas parfait, semble plus abouti que la proposition d'origine de Fujimi et sera plus probant après peinture



ENCORE DES GRILLES !

On n'en a malheureusement pas fini avec les grilles car il en existe deux autres : la première, à



l'arrière du groupe motopropulseur (Photo 24), a été omise par le fabricant mais je pense pouvoir la représenter en fin de montage, sans chirurgie. Pour ce qui est de la seconde, située à l'emplanture de la queue (Photo 25), le moulage

approximatif (Photo 26) identique au précédent, va exiger une nouvelle opération chirurgicale ...

RETOUR EN SALLE D'OPS

Il nous faut donc revenir sur la table d'opération pour procéder à l'ablation du moulage qui ne peut convenir. Une fois ceci fait et les bords de la cavité étant soigneusement ponçés, des essais successifs sont réalisés afin de trouver une solution. Finalement, un patron reprenant la forme de l'emplacement est réalisé en papier et bande cache puis reporté sur de la grille en photo découpe qui est détournée et dont les bords sont recouverts d'aluminium adhésif. Comme on peut le voir lors d'un positionnement à blanc, il y a inévitablement une surépaisseur mais, à cet endroit, ça passe (Photo 26).



ENTREES D'AIR

Pour représenter les entrées d'air, Fujimi nous fournit des pièces dont les cônes intérieurs sont

nettement sous-dimensionnés (Photo 27). Plutôt que de me lancer dans une opération de chirurgie hasardeuse, j'ai décidé de me référer à la réalité : dans les phases de parking au sol (ou sur un pont d'envol) et afin d'éviter que des débris ou poussières se glissent dans les orifices de l'appareil, ceux-ci sont munis d'écrans de protection qui ne sont retirés que lors de la visite pré-vol (Photo 28).

Sur une section de profilé cylindrique au bon diamètre et correspondant à la profondeur de la cavité est collée une lentille circulaire de carte plastique fine au diamètre légèrement supérieur. Deux micro trous sont forés sur cet ensemble et reçoivent une poignée en fil de cuivre fin et l'ensemble passe en peinture. Les écrans ainsi réalisés (Photo 29) seront complétés par des bandes souples « *remove before flight* » (retirer avant le vol) en photo découpe peinte de marque *Eduard*, que je viens de commander. Aucune urgence à les recevoir car ces protections ne seront collées en place qu'en fin de montage, après peinture de l'appareil.

PREPARATION

Après que les deux demi-coques aient été soigneusement masquées sur l'extérieur (Photo 30),

elles sont peintes en gris clair puis les tranches de chaque ouverture sont reprises au feutre *Micron* noir de 0,2 mm, l'idée étant de représenter les joints de portes et hublots. Pas sûr que cela se voie par la suite mais je tenais à faire cet essai. On remarque alors qu'à une exception près (porte bâbord) les vitrages fournis par Fujimi sont à poser depuis l'extérieur, une solution que je n'avais jamais vue en une vie de maquettiste, assez inattendue, mais qui évite à coup sûr le syndrome du hublot perdu une fois la maquette assemblée. On profite de ce que nos deux demi-coques peuvent encore être posées à plat pour réaliser certains travaux tels que le collage des entrées d'air ou des carénages de logement de train, dont l'intérieur doit préalablement être peint en blanc (et devra donc être masqué ensuite). Ces opérations induisant les inévitables séquences mastic/ponçage/polissage, elles sont suivies de quelques reprises de gravure et j'en ai profité pour utiliser la roulette à riveter pour représenter



quelques unes (pas toutes !) des lignes de rivets (Photo 31) qui, au réel, sont plutôt nombreuses (Photo 32).



TRAINS D'ATTERRISSAGE

Les pièces fournies pour réaliser les trains d'atterrissage présentent deux problèmes : le premier réside dans le fait que la notice indique deux trous dans la coque pour fixer la fourche en Y, alors qu'un seul trou existe. Pas grave s'il n'y avait qu'à percer mais la branche inférieure ne comporte pas de pointe de positionnement. Le second tient tout simplement à cette pièce en elle-même très grossière et peu conforme à la réalité (Photo 33). Cet ensemble insatisfaisant m'a conduit à fabriquer des jambes de train en scratch : carte plastique, profilé, fil de cuivre (assez rigide pour assurer un positionnement robuste, mais assez souple pour permettre des ajustements) sont mis à contribution ainsi qu'un fil à fusible fin pour représenter la durit d'alimentation des freins.

Des pièces en photo découpe issues de la boîte à rabiote viennent finir ce nouveau train qui, pour ne pas parfaitement reproduire la réalité, me semble être un plus par rapport à la pièce d'origine bleue (Photo 34).

ROUES

Là encore, les pièces de la boîte ne sont pas à la hauteur : trop fines, peu détaillées, elles sont bonnes à rejoindre la boîte à surplus d'où j'ai extrait des ensembles roues pneus qui peuvent être adaptés. Seuls les moyeux d'origine sont conservés : après perçage en leur centre de bout en bout, une section de corde à piano y est introduite, à chaque extrémité de laquelle est collée une roue. Le résultat me semble plus convainquant que la pièce d'origine (Photo 35). La roulette de queue est, quant à elle, conservée. Son axe est percé pour recevoir une âme en métal (section d'épingle) et, pour recevoir celle-ci, un micro-tube est installé selon le bon alignement dans l'une des deux demi-coques (Photo 36). Cette solution nous permettra de n'insérer la roulette (fragile) qu'en toute fin de montage.

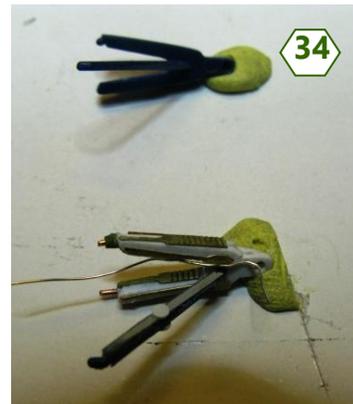
ON FERME !

L'assemblage peut alors commencer. Dans un premier temps, le module intérieur et son plafond sont fixés sur la paroi bâbord à la colle blanche (Photo 37), qui permet d'ajuster l'ensemble tout en joignant les deux demi-coques à blanc.

Après séchage, un nouveau collage est effectué à la cyano pour plus de solidité puis on colle les deux moitiés à la colle fluide avec un bon serrage d'une nuit. Inévitablement, vu l'âge de la maquette, le joint est imparfait (Photo 38), et une longue séance de mastic/ponçage est à prévoir ...

PHARES

Il existe deux phares à l'avant de l'appareil, qui sont bien visibles sur l'illustration de la boîte (Photo 39), mais pour lesquels Fujimi ne fournit aucune pièce. Pour les représenter, j'ai façonné à l'aide de profilés des supports à l'inclinaison souhaitée qui sont collés en place (Photo 40) et qui, après les phases de peinture, recevront des lentilles (Renaissance Models). Par la suite, il me faudra réaliser les grilles de protection ...



LIGNES DE STRUCTURE

Beaucoup de lignes de structure ont disparu dans les opérations de ponçage et le joint médian, bien que traité au mastic, risque de rester perceptible à certains endroits. Afin d'éliminer cet aspect, de nouveaux panneaux de structure sont créés en découpant des plaques d'aluminium adhésif qui, après passage de la roulette à riveter, sont collés en place (Photos 41 & 42).



La position asymétrique des plaques sur la poutre peut surprendre mais elle correspond à la réalité : sur cet appareil, le tunnel de l'arbre de transmission part de la gauche du groupe moto-propulseur.

NOUVELLE GRILLE

Une fois ce tunnel mis en place, j'ai voulu coller la grille de protection de la boîte de transmission située à l'emplanture de la queue et, là, déçue : si le montage à blanc semblait satisfaisant, le collage s'avère difficile, avec une surépaisseur trop évidente, des bandelettes d'aluminium qui se détachent ... J'ai dû me rendre à l'évidence selon laquelle je ne pouvais me satisfaire de ce résultat et devais tout refaire.

Des grilles issues de la boîte à surplus et de l'aluminium adhésif patiemment découpé pour bien épouser les formes complexes ont été travaillées pendant plus de deux heures pour obtenir une représentation (Photo 43) qui n'est pas tout à fait conforme à la réalité (Photo 44) mais qui me semble acceptable.



PREPARATION DES SURFACES

Avant de procéder à quelque autre opération que ce soit, toutes les surfaces sont préparées : un passage de *Compound* Tamiya assure un bon degré de finition et, après séchage, les résidus de cette pâte à polir qui se sont concentrés dans les creux sont éliminés à la brosse à dents. Tous les éléments métalliques (y compris quelques poignées réalisées en fil de cuivre) sont ensuite traités au Metal-Primer et, après séchage, tout l'appareil est nettoyé avec une solution de liquide vaisselle et rincé à l'eau claire.

PREMIERES COULEURS

La phase de peinture ne sera réalisée qu'après la pose des vitrages et en commençant par une couche d'apprêt gris qui, par transparence des vitrages, figurera la couleur intérieure des montants des parties vitrées. Mais il est un endroit où il est impératif d'utiliser de l'apprêt blanc : la queue de l'appareil comporte en effet une large bande jaune que l'on peut voir sur la photo 44 et, comme tout maquettisme le sait, cette couleur nécessite une sous-couche blanche pour être suffisamment claire. En m'aidant du peu d'informations dont je dispose (le box-art de la boîte et la fiche d'instructions de la planche de décalcomanies *Print Scale*), j'ai procédé au masquage à la bande cache afin de peindre cette zone qui, sur le Seasprite de type E, a une inclinaison différente des autres modèles. Même si l'apprêt sèche assez vite, il est utile d'attendre un bon moment avant de le passer au tampon abrasif super fin, de laver soigneusement et, enfin, de procéder à la projection (travail à la bombe) de la couleur jaune. Il convient par contre de ne pas attendre trop pour retirer les masques, afin d'éviter les bavures. Ainsi fait, le résultat (Photo 45) semble satisfaisant.



VITRAGES

J'avais prévu de pré-peindre les vitrages du cockpit car l'appareil se caractérise par des vitres supérieures teintées qui doivent être peintes (vert translucide) de l'intérieur. Concernant le pare-brise, j'ai décidé de me contenter de la représentation assez grossière des essuie-glaces car les remplacements en photo découpe dont je dispose ne sont pas adaptés. J'évite ainsi une longue (et risquée) séance de chirurgie/ponçage/polissage. Les masques proposés par KV MODELS s'adaptent bien au pare-brise et au vitrage supérieur mais, hélas, il n'en va pas de même pour les hublots : que ce soient ceux situés au pied du cockpit ou ceux des portes, la courbure est telle que le masquage ne couvre pas l'entièreté de la partie vitrée et il est nécessaire d'ajouter du *Maskol* pour compléter la couverture. Comme on pouvait s'y attendre vu l'âge de la maquette, la jonction entre le bas du pare-brise et le nez de l'appareil est défectueuse, avec un espace qui approche le millimètre. Une nouvelle séance mastic/ponçage (Photo 46) s'impose, qui va demander plusieurs passages successifs ... avec leurs temps de séchage !



MASQUAGES

Le complément de masquage des hublots ayant été réalisé, de nombreuses zones doivent encore être protégées : la bande jaune sur la poutre de queue, les entrées d'air, les logements de trains et, enfin, les portes pour lesquelles des masques sont confectionnés à l'aide de mousse d'emballage. Ainsi protégé, notre appareil est une nouvelle fois nettoyé au liquide vaisselle et rincé avant de passer en cabine de peinture (Photo 47).



PEINTURE

Dans un premier temps, des voiles successifs d'apprêt gris viennent recouvrir les surfaces puis l'appareil est uniformément recouvert de la couleur définitive, qui mérite explication : les hélicos *Seasprite* de l'US Navy étaient habituellement peints en bleu marine sombre (voir photo 01) mais les deux modèles de type E avaient une livrée gris sombre particulière (cette teinte « basse visibilité » ne fut pas retenue par la suite), pour laquelle j'ai choisi la teinte *Ocean Grey*. Tous les masquages, à l'exception des parties vitrées, sont alors retirés et les retouches nécessaires ici ou là (heureusement peu nombreuses) sont effectuées au pinceau. Notre cellule est ensuite recouverte de vernis brillant en préparation de la pose des décalcomanies.

ZONES DE MARCHE

Comme sur tout aéronef, les emplacements supérieurs sur lesquels il est possible de marcher font l'objet d'une délimitation et, en l'occurrence, les surfaces concernées étaient recouvertes d'un revêtement noir. J'ai utilisé les décalcomanies Fujimi, peu convaincantes, comme gabarit pour découper de l'adhésif *Vénilia* noir légèrement poncé. Située à l'arrière du groupe motopropulseur, une poignée réalisée en fil de cuivre, est alors collée, passée au *Metal Primer* et peinte, après quoi l'ensemble des surfaces supérieures passe au vernis brillant. On est prêt pour la pose des stencils de servitude et marquages (Photo 48).



DECALCOMANIES

La planche Print Scale est très dense, ce qui rend le découpage difficile et la notice est fort difficile à déchiffrer (flèches de positionnement noires sur fond gris sombre), rendant la tâche d'autant plus compliquée que les marquages diffèrent selon les modèles et que les photos du type E sont quasi inexistantes. Toutefois, la qualité est là : finesse et souplesse du film, densité des couleurs ... Avec un peu d'assouplissant, la pose s'effectue sans problème.

VIEILLISSEMENT

Une fois tous les decals posés et après une bonne nuit de séchage, l'appareil reçoit une nouvelle projection de vernis brillant afin de bien sceller les décalcomanies. On procède ensuite à un léger vieillissement. Léger car, s'agissant d'un appareil expérimental, notre Seasprite de type E était en permanence suivi, étudié et, donc, bien entretenu. En l'espèce, je me suis contenté de souligner les lignes de structure au *Panel-Line* noir, d'ajouter des traces noires à la sortie des tuyères et Des taches de graisse aux endroits appropriés à l'aide de pastels. Un ultime passage de vernis mat vient clore cette opération.

BAS LES MASQUES !

C'est toujours avec une certaine appréhension que j'aborde le moment de retirer les masques des vitrages, craignant les éventuels débordements de peinture ou les arrachages de celle-ci lors du retrait de la bande cache. Dans le cas présent, j'étais d'autant plus inquiet que plusieurs jours s'étant écoulés depuis l'opération de masquage, la peinture avait eu le temps de durcir. J'ai donc poussé un ouf de soulagement en constatant l'absence de bavures et des limites propres, avec seulement deux micro-retouches à réaliser. Les masques ont toutefois laissé des traces de colle qui sont éliminées grâce à un coton tige imprégné d'essence à briquet, après quoi les vitrages sont nettoyés au liquide vaisselle et rincés avant d'être traités au *Starwax* afin de leur donner plus de limpidité. L'ensemble paraît satisfaisant (Photo 49).



AVOIR DU NEZ

L'une des caractéristiques du Seasprite de type E est l'ajout d'un radôme sous le nez et, à cet égard, les pièces fournies par Fujimi sont conformes. Toutefois, comme les phares préalablement mentionnés ne pouvaient être collés avant peinture et qu'il eût été très difficile de procéder à ce collage avec le nez en place, j'ai décidé d'attendre ce moment pour ajouter le dit nez, qui a été préalablement peint séparément. Même si c'était à mes yeux la bonne décision, il en résulte un joint disgracieux entre l'appareil et son avant, qu'il convient de rectifier. On est donc reparti pour le tube de mastic ... Après ponçage et retouches de peinture, un masque est fabriqué pour peindre le panneau antireflets et le tout passe au vernis mat. Les grilles de protection des phares sont élaborées à l'aide de grillage en nylon et de fil étiré, terminant notre protubérance nasale (Photo 50).

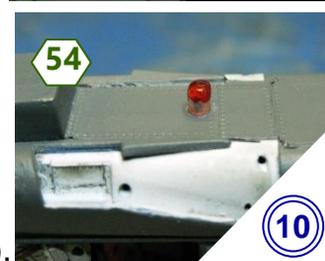


SIGNALISATION

Pour réaliser les feux de navigation, j'avais dès le début percé des trous à l'endroit voulu, à l'arrière des entrées d'air (Photo 51). Dans ceux-ci, j'ai introduit avec un peu de colle blanche une section d'étré translucide dont une extrémité est aplatie et grossie par l'approche d'une cigarette incandescente puis poncée et polie avant d'être traitée à la peinture translucide, verte à tribord, rouge à bâbord (Photo 52).

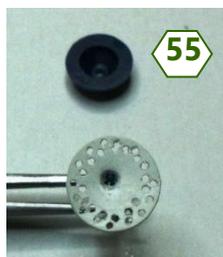


Les feux anticollision situés en haut de la queue de l'appareil sont traités de la même façon, un rouge et l'autre translucide (Photo 53). Le feu situé sous le ventre de l'appareil, plus gros, est partiellement transparent et rouge. Une section d'épingle collée dans un trou foré dans l'âme d'une chute de grappe assure un positionnement solide et précis (Photo 53).



BOUEE SONAR

Pour réaliser la bouée sonar située du côté droit de l'appareil, Fujimi fournit une ailette support et le carter de tambour sur lequel s'enroule le câble et ces pièces peuvent être employées sans modification. Mais si le corps de la bouée convient également, le cône de freinage situé l'arrière est représenté par une pièce grossière et pleine, sur laquelle ne figurent pas les trous caractéristiques. Un disque de carte plastique fine est percé et, même si l'alignement de tous les trous n'est pas parfait, on obtient une représentation plus crédible (Photo 55). Il reste à peindre l'ensemble et, compte tenu du fait que nous sommes en présence de trois teintes différentes sur la seule bouée, des masquages répétitifs sont requis. En dernier lieu, une languette d'imagerie médicale pliée et peinte vient figurer le marchepied latéral. Si le résultat final n'est pas parfait (Photo 56), il a le mérite d'être assez ressemblant à la réalité (Photo 57).



AMELIORATIONS DIVERSES

Il est des pièces de la boîte qui, bien qu'utilisables en l'état, méritent un peu de travail : il en est ainsi des réservoirs externes qui reçoivent un bouchon (profilé peint en rouge et collé dans un trou précédemment foré) et des durits réalisées



en fil à fusible (Photo 58). Les stabilisateurs, ont une barre de maintien très fragile qui gagne à être remplacée par une section de profilé introduite dans un avant-trou percé à l'endroit



idone (Fujimi n'ayant rien prévu pour son positionnement). La planche *Print Scale* nous fournit des décalcomanies pour représenter la surface hachurée de bandes rouges et jaunes mais comme le jaune n'était pas exactement le même que celui utilisé sur la queue, j'ai préféré procéder par peinture. Masquage long et délicat, mais le résultat est là (Photo 59).

ASSEMBLAGE

Plusieurs sous-ensembles ayant ainsi été préparés, le moment est venu de rassembler ce qui est éparé : dans un premier temps, tout ce qui peut rejoindre la coque sans risque est collé en place : portes, tuyères, réservoirs externes ... Vient ensuite le moment de mettre l'appareil sur ses pattes, ce qui ne va pas sans une certaine inquiétude du fait que les trains sont presque entièrement des réalisations maison. Une première fixation à la colle blanche permet de faire des ajustements et il faut un peu batailler pour que tout cela s'aligne correctement, puis un collage à la cyano confirme l'équilibre de l'appareil sur ses roues (Photo 60).



VENTRE GARNI

Notre hélico est alors placé sur le dos afin de mettre en place les éléments qui sont positionnés sur sa partie ventrale : roulette de queue, antenne saumon et antenne aiguille, capteurs, antenne repliable de détection d'anomalie magnétique et, enfin, le crochet d'élingue. Celui-ci a été réalisé en scratch, Fujimi l'ayant oublié (Photo 61).



DERNIERS AJOUTS

L'ensemble bouée sonar est alors ajouté, ce qui nécessite de renforcer le longeron de soutien à l'aide de fil de cuivre car la pièce fournie est un peu trop courte (Photo 62). Les stabilisateurs sont ensuite collés en place (Photo 63), ainsi que les



écrans de protection des entrées d'air (munis des bandes « remove Before flight ») et le treuil, qui a été amélioré par l'ajout d'un crochet issu de la boîte à surplus (Photo 64). Pour finir, un tube de Pitot fait maison vient remplacer la pièce prévue, trop grossière, pour être placé sur le toit du cockpit (Photo 65). Lors de son montage, une malencontreuse manipulation a fait que l'hélico a fait son vol d'essai jusque sur mes genoux, cassant une partie du cône de freinage de la bouée sonar. J'ai dû fabriquer un chiffon (essuie-tout + colle blanche diluée + peinture) pour cacher la misère. A ce stade, notre Seasprite n'attend plus que ses rotors (Photos 66 & 67).



ROTORS

Le rotor anti couple fourni dans la boîte peut être utilisé sans transformation, la seule contrainte étant la peinture. J'ai préféré peindre les bandes rouges et blanches plutôt que d'utiliser les décalcomanies car, même si les opérations répétitives de masquage sont un peu fastidieuses, le résultat (Photo 68) me semble plus probant. Le rotor principal, quant à lui, mérite un peu de travail : En premier lieu, les pales fournies par Fujimi, rigoureusement droites, ne reproduisent pas leur affaissement au repos. Pour corriger cela, elles ont été immergées entre mes doigts



dans un bain d'eau chaude puis, une fois la forme jugée appropriée, les ai placées au congélateur pour « figer » la courbure obtenue



(Photo 69). Pour ce qui est de la tête de rotor, celle-ci est améliorée grâce à quelques micro-pièces issues de la boîte à rabiot (Photo 70). Après assemblage, l'ensemble reçoit une couche d'apprêt blanc afin de pouvoir peindre les codes couleur sur les têtes de pales (là encore, longue séance de masquage), puis on passe à la peinture du rotor en *Ocean Grey* et des pales en *Nato-Black* (re-masquages !). On remarquera (Photo 71) que les extrémités des pales n'ont pas les marquages de couleur, ce qui est voulu comme on va le voir ...



MANCHONS DE MAINTIEN

C'est en effet lors de la peinture des pales que m'est venue l'idée de représenter l'appareil muni des manchons de maintien des pales que l'on peut observer lorsque l'appareil est au repos et qui évitent que celles-ci n'oscillent en tous sens en fonction du vent.



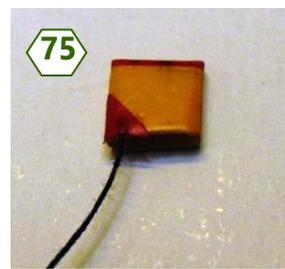
72



73



74



75

Partant de l'observation d'une photo de l'appareil réel dans cette configuration (Photo 72), j'ai fabriqué des manchons à l'aide de bande cache et fil à coudre (Photos 73 à 75). A la réflexion, un fil un peu plus mince eût peut-être été plus judicieux mais les fils de pêche en ma possession sont en nylon et il aurait été très compliqué de les nouer sur les poignées de l'appareil ... Une fois ceux-ci attachés où il convient, notre SEASPRITE est terminé et prêt à être mis en situation (Photos 76 à 78).



76



77



78

MISE EN SITUATION

J'avais dès le départ l'idée de représenter cet appareil en situation de parking mais avec un peu d'activité autour de lui et j'ai envisagé plusieurs projets : l'hélico dans un hangar ou sur le pont d'un navire ... Mais la solution d'impliquer un véhicule de l'US Navy, outre qu'elle ravivait des souvenirs de jeunesse, me semblait de nature à rendre une saynète assez vivante. Alors que je réfléchissais à l'achat d'une maquette au 1/72^{ème} d'un véhicule approprié, je me suis souvenu posséder deux boîtes du set Hasegawa « USAF pilots and ground crew » (Photo 79) qui, même



79

si les figurines qu'elles contiennent ont été partiellement utilisées, proposent des accessoires parmi lesquels figure un Chevrolet Step-Van. Vérification faite, ce véhicule surtout connu pour être conduit par les vendeurs de glaces et les livreurs de paquets express a bien été utilisé par la Marine des Etats-Unis dans les années 70, période correspondant à l'utilisation du Seasprite de type E.

CHEVROLET STEP VAN

Un rapide examen du contenu de la boîte montre que la qualité est là et le travail ne devrait donc



porter que sur des améliorations de détail pour obtenir un résultat qui soit conforme à la réalité (Photo 80). Une fois les pièces égrappées et soigneusement ébarbées

(Photo 81), on observe la présence de nombreuses pastilles d'éjection qui doivent être comblées au mastic (Photo 82). Il est



aussi un élément qui fait défaut : les passages de roues laissent le regard découvrir un vide criant et de la carte plastique est utilisée pour créer des écrans qui vont remédier à cette situation (Photo 83). A ce stade, j'ai préparé les flancs du véhicule en éliminant par ponçage les petites protubérances sensées représenter les clignotants : plutôt que de les peindre

par la suite, elles seront avantageusement remplacées, après peinture du véhicule, par des clignotants en scratch (Rhodoïd peint au verso en argent et au recto en orange translucide.

PARTIE AVANT

Bien que sa gravure soit fine, la pièce fournie pour représenter l'avant du véhicule (Photo 84)



mérite amélioration : les clignotants sont éliminés pour être remplacés ultérieurement comme évoqué ci-dessus et les phares sont également abrasés afin de leur substituer des lentilles, plus crédibles. Reste le problème de la grille frontale (Photo 85) car sa représentation par deux simples creux ne me satisfait pas. J'ai vu un ami du club



résoudre le même problème avec succès en découpant les parties incriminées pour y placer une

grille en nylon mais, outre qu'il travaillait à une autre échelle (1/24^{ème}), il n'était pas soumis à la contrainte qui est la mienne : une découpe éliminerait les ergots de positionnement moulés sur l'intérieur de la pièce et qui s'avèreront indispensables par la suite. La solution a donc consisté à noircir les creux (feutre Micron) puis à coller de la grille en photo découpe (peinte en noir). On obtient un résultat imparfait mais plus crédible (Photo 86) que la proposition d'origine. Celui-ci devra

bien évidemment faire l'objet d'un masquage soigneux lors de la phase de peinture du véhicule.

AMENAGEMENTS INTERIEURS

Dans un premier temps, toutes les parois intérieures sont traitées à l'apprêt gris Tamiya, une teinte qui, en l'absence de photos, me semble acceptable pour un véhicule de l'US Navy. Pour ce qui est des banquettes et des sièges, une couleur vert olive m'a semblé appropriée. Sur la



paroi droite, la porte ne fait l'objet d'aucune représentation et j'ai donc utilisé la porte gauche comme gabarit pour découper une plaque de rhodoïd qui palliera cette absence. Il faut toutefois placer sur la paroi, avant de coller cette porte intérieure, le vitrage en rhodoïd fin fourni dans la boîte. Celui-ci est intelligemment fourni en deux parties, ce qui permet de représenter la fenêtre à glissières partiellement ouverte (Photo 87). Au préalable, l'ouverture de cette fenêtre a

été tracée sur du bristol pour découper un masque, utile par la suite pour la peinture.

CLOISON INTERNE

Comme on peut le voir sur un cliché du véhicule réel (Photo **88**), il existe une cloison entre le



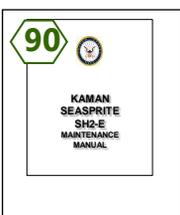
poste de conduite et l'arrière, laquelle est équipée d'une porte coulissante et d'un strapontin replié pour le passager avant. Hasegawa ayant fait l'impasse sur cet aspect, il nous faut le réaliser en scratch. La cloison est réalisée en carte plastique, tandis que la porte fait appel à du rhodoïd : un masquage



judicieux permet, après peinture, de représenter le hublot. Le strapontin est créé en carte plastique et profilé (Photo **89**).

MENUS AJOUTS

Face à la pauvreté des décalcomanies fournies dans la boîte, je me suis tourné vers la boîte à surplus pour évoquer le tableau de bord. J'ai ajouté des commandes (fil étiré) sous le volant, équipé le siège du conducteur de ceintures de



sécurité maison (bande cache + boucles en photo découpe) et des pédales sont figurées grâce à de minuscules rectangles de carte fine. Pour compléter l'ensemble, un manuel de maintenance du Seasprite, imprimé sur bristol (Photo **90**), trouve place sur la



console centrale et un extincteur vient terminer notre poste de conduite (Photo **91**).

IMPEDIMENTA

Après cet aménagement du poste de conduite, l'arrière du véhicule me paraissait bien vide et j'ai décidé de lui donner un peu de vie en y installant quelques éléments issus de la boîte à surplus ou réalisés en scratch : un affichage et une trousse de premiers secours viennent

garnir la cloison du poste de conduite, une caisse (sur laquelle on peut lire la mention « US NAVY ») est posée sur le sol et l'une des banquettes reçoit une caisse de Coca-Cola et un sac de voyage. Sur l'autre, un



casque de pilote est accompagné d'une touche « historique » : un exemplaire du magazine Playboy dévoile (c'est le cas de le dire) la playmate de l'année 1971, Sharon Clark. Il n'est pas certain que tout cela soit bien visible par la suite mais, outre que l'on ne se refait pas, j'utiliserai la formule entendue chez de nombreux maquettistes : « je sais que c'est là » (Photos **92 & 93**).



VITRAGES

Hasegawa fournit une planche de vitrages en rhodoïd très fin (certains sont surdimensionnés et doivent être retaillés), dont l'avantage est de ne pas créer de surépaisseur mais cette finesse proscrit la création de masques en bande-cache, dont l'adhésion entrainerait le vitrage vers l'extérieur lors du démasquage. On est donc contraint de fabriquer des masques en bristol qui sont tracés et découpés avant que les parois soient assemblées.

CORRECTIONS

A ce stade, j'ai voulu positionner à blanc le toit sur le véhicule et me suis aperçu que ma cloison intermédiaire présentait des défauts : outre qu'elle n'est pas assez haute et laisse apparaître un vide assez conséquent entre sa partie supérieure et le toit, il existe des jours bien visibles entre ses côtés et les parois latérales. Même s'il est possible que l'on ne voie pas beaucoup cela par la suite, je ne pouvais laisser les choses en l'état. Profilés et carte fine ont donc été utilisés pour créer de chaque côté le coffrage de la porte latérale coulissante et pour rehausser la cloison.

ASSEMBLAGE

Rien à redire de ce côté : grâce à des ergots de positionnement qui sont judicieusement placés et à des découpages de pièces bien pensés, le montage s'effectue sans difficulté et les joints entre les quatre parois n'appellent que de légères corrections au mastic (ceci induit toutefois des ponçages et la gravure des lignes de structure disparues). Cela faisait longtemps que je n'avais monté une maquette avec autant de facilité et, à cet égard, l'ingénierie Hasegawa mérite d'autant plus de félicitations que tout se fait de manière quasi-intuitive, presque sans avoir à lire la notice de montage (Photo 94).



LE TOIT

Après que la face intérieure ait été peinte, les protubérances moulées sur l'extérieur et censées représenter les feux de position et clignotants sont éliminées et des trous percés à leurs emplacements : on y introduira par la suite des brins d'étiré translucide orange, plus évocateurs qu'une simple peinture. La jonction toit/caisse est malheureusement imparfaite et appelle une séance mastic/ponçage dont on se serait volontiers passé (Photo 95) ...

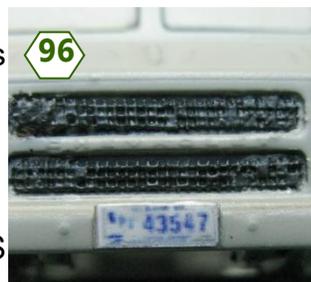


PEINTURE

Un souffle d'air comprimé ayant évacué les poussières à l'intérieur, notre véhicule est nettoyé à l'eau savonneuse et rincé à l'eau claire puis les masques en bristol viennent protéger ouvertures et parties vitrées. La maquette peut passer en cabine de peinture. J'ai choisi un gris un peu plus soutenu que pour l'intérieur, en l'occurrence la référence Tamiya AS-2 « Light Gray » qui me semble approcher le mieux la teinte des véhicules de la Navy.

DECALCOMANIES

Outre qu'ils sont d'une qualité médiocre, les marquages fournis correspondent à un véhicule de l'US Air Force et ne peuvent être utilisés. J'ai donc utilisé des feuilles de décalcomanie vierges sur lesquelles j'ai imprimé des plaques d'immatriculation de la marine après recherche sur internet (Photo 96) et des marquages US NAVY « for official use only » (réservé à l'usage officiel).



Une légère surbrillance est là mais pas trop grave (Photo 97). Après une nouvelle couche de vernis brillant, quelques salissures sont ajoutées au Panel-Line et pigments (passages de roues) et une dernière couche de vernis mat vient clôturer l'opération.

SIGNALISATION

Comme précédemment évoqué, des lentilles viennent figurer les phares et les clignotants sont réalisés en rhodoïd peint (Photo 98). De l'étiré translucide dont l'extrémité est approchée d'une cigarette incandescente est utilisé pour représenter les nombreux feux de position (Photo 99). Les feux stop sont issus de la boîte à surplus.



TRAINS DE ROULEMENT

Les roues fournies dans la boîte sont finement moulées et ne demandent qu'à être peintes. Cette opération nécessite toutefois une longue opération de masquage grâce à des masques circulaires issus de la boîte à rabiote et complétés par du Maskol. Les axes en métal fournis sont trop longs et doivent être cisailés à la bonne dimension.

DERNIERS AJOUTS

Pour terminer le véhicule, les portes arrière sont collées en position d'ouverture, avec de petites



sections de fil étiré pour représenter les charnières (Photo 100). Les rétroviseurs d'origine (Photo 101), fragiles ont été cassés en cours de montage. Ceci n'est pas grave dans la mesure où ils évoquent



des modèles électriques récents alors que ceux qui existaient à l'époque qui nous intéresse sont



beaucoup plus volumineux et fixés grâce à des barres de maintien (Photo 102). J'ai donc procédé à une fabrication en scratch à l'aide de fil de cuivre, carte plastique et aluminium adhésif (Photo 103). Hasegawa a également omis de représenter les essuie-glaces mais je disposais de surplus en photo découpe qui, pour ne pas être parfaitement conformes, sont un bon



palliatif (Photo 104). Par ailleurs, une petite tache sur le toit méritait d'être cachée, ce pourquoi j'ai foré un trou et introduit un brin de fil étiré représentant une antenne.

IDENTIFICATION

J'avais l'idée de doter le véhicule d'un numéro d'identification, sur le toit et sur les flancs mais je n'y ai pensé qu'après avoir fabriqué et posé mes décalcomanies.

J'ai donc utilisé des transferts à sec *Decadry*, que j'avais en stock et dont l'application est d'une déconcertante simplicité.

A la question de savoir pourquoi j'ai choisi le nombre 516, la réponse « pourquoi pas ? » doit être complétée par le fait que les trois chiffres sont en bordure de la planche et, donc, plus faciles à découper (Photo 105).



PRÊT A SERVIR



Ce step-van a été une maquette agréable à construire nonobstant quelques petits défauts et, outre que ce véhicule est assez rare sur les expositions, je pense qu'il sera un complément bien adapté à l'hélicoptère *Seasprite*. Il est prêt (Photos 106 à 109) à rejoindre le diorama qui reste à élaborer.



VERS UN DIORAMA ...

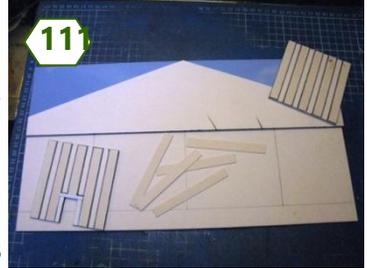
L'hélicoptère et le camion vont être implantés sur un mini diorama constitué de trois éléments : une base sur laquelle tout reposera, un fond et, *last but not least*, un groupe de personnages qui donnera vie à l'ensemble. Pour une fois, j'ai décidé de commencer par l'écran de fond.

FOND

J'ai pour habitude de placer un fond à l'arrière de mes dioramas qui, outre son utilité à masquer



l'environnement, participe de la création d'ambiance. En l'occurrence, l'idée m'est venue de créer la façade d'un hangar dans lequel notre Seasprite pourrait être abrité. Je me suis inspiré d'une photo d'un réel bâtiment (Photo 110) pour tracer un plan prenant en compte les contraintes usuelles



(dimensions de l'hélico et de la vitrine accueillant le diorama) sur une plaque de carton fort de 3mm d'épaisseur. Dans la partie supérieure, j'ai collé une photo de ciel puis j'ai découpé les trois composantes principales du bâtiment à savoir la partie supérieure triangulaire et les deux parties latérales. Des bandelettes de carton plus fin (1 mm) sont ensuite patiemment découpées pour être collées en respectant un espacement régulier afin de représenter la structuration des parois. Les creux sont soulignés au feutre fin afin de créer un pré-ombrage (Photo 111). Le carton est un



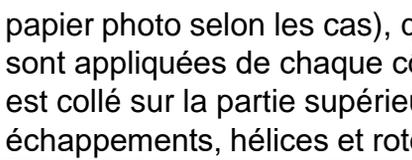
matériau qui nécessite un traitement à l'apprêt avant d'envisager une phase de peinture, qui est suivie du passage d'un jus dans les creux et de quelques traces de pigments « rouille » dans le bas des parois (Photo 112). Une porte est aménagée dans la paroi gauche et elle est surmontée d'un auvent muni d'un éclairage



issu de la boîte à surplus (Photo 113). Tous les éléments sont ensuite collés sur le fond, du profilé



cornière venant couvrir le faîte. Pour représenter les portes, de la carte plastique rainurée est utilisée, qui est peinte dans une teinte légèrement différente afin de rompre la monotonie. Au dessus, du profilé plat vient figurer la poutre horizontale, elle aussi peinte dans une autre nuance (Photo 114). Un phare d'éclairage est alors réalisé (carte plastique et led usagée) pour être ajouté au faîte du bâtiment puis on passe à la signalétique (imprimée sur bristol ou papier photo selon les cas), qui rend les choses plus vivantes : des bandes hachurées noir/jaune sont appliquées de chaque côté et au dessus de l'ouverture et un N° d'identification du hangar est collé sur la partie supérieure. Sur la paroi droite, un affichage indique de faire attention aux échappements, hélices et rotors (Beware of jet blast, propellers and rotors) tandis qu'à gauche,



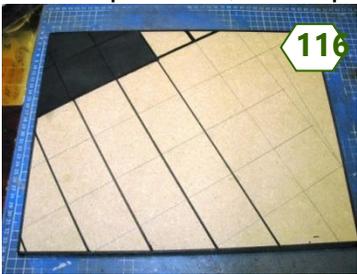
l'écriteau près de la porte indique que l'accès au bâtiment est limité aux personnels autorisés (Restricted area, unauthorized personnel keep out). Le blason au dessus de la porte est celui du Helicopter Combat Support Squadron 5, qui testait le Seasprite SH-2 E. Pour terminer, j'ai ajouté ma signature habituelle :



un Seasprite en vol dans le ciel (Photo 115).

BASE

Là encore, j'ai procédé selon une méthode qui a fait ses preuves : une plaque de médium de 10 mm d'épaisseur, découpée aux dimensions appropriées, sera entourée de cornière aluminium comme encadrement. Au préalable, j'ai voulu représenter un tarmac constitué de dalles béton et commencé par réaliser au crayon un tracé en légère diagonale de carrés de 6 x 6 cm, ce qui représente à l'échelle des dalles d'environ 4 m de côté. Le tracé est ensuite repris au feutre noir, puis de l'abrasif grain 500 est découpé selon des dimensions très légèrement inférieures. Les plaques ainsi réalisées sont alors collées à la colle à bois à prise rapide, laissant apparaître



les joints entre les dalles (Photo 116). Un travail assez long, qui nécessite le remplacement régulier de la lame de cutter ... Une fois ce travail de dallage terminé, de légers voiles d'apprêt gris sont projetés afin de casser la monotonie du noir de l'abrasif et l'ensemble est passé au vernis mat. Dans le même esprit de rupture et afin de générer l'intérêt visuel, un coin de la plaque est recouvert de tapis herbeux tandis qu'un autre se voit appliquer de l'abrasif de couleur différente afin de représenter l'asphalte d'une route. Le long de cette dernière sont ajoutées des balises lumineuses issues de la boîte à surplus. Les cornières sont alors collées en place et notre base est prête (Photo 117).



PERSONNEL

Pour donner vie à un diorama, il est important qu'il comporte quelques représentations humaines mais, mon stock de figurines ne comportant pas des silhouettes adaptées, j'ai fait l'acquisition du set « Ground crew » (personnel au sol) référence 721134 de la marque belge PJ Productions. Le sachet contient six figurines en résine finement moulées, dont les membres séparés permettent d'envisager toutes sortes de positionnement et attitudes différentes (Photo 118). La finesse de fabrication est telle que l'ébarbage est réduit à peu et que l'on peut rapidement procéder au nettoyage au liquide vaisselle afin d'éliminer la possible présence d'agents de démoulage. Une fois les bras collés à la cyano, le mastic est nécessaire pour combler les joints et un



ponçage est réalisé. Un voile d'apprêt blanc prépare les surfaces pour la phase de peinture, réalisée au pinceau, puis les plis de vêtements sont soulignés par un jus et les yeux sont peints à la pointe d'une épingle ... et à l'aide d'une loupe. Je me suis limité à la réalisation de trois figurines, ce qui me semble un bon équilibre entre la nécessité de donner vie au diorama et la volonté de ne pas « sur peupler » la scène : il convient en effet, à mon avis, que l'œil du visiteur ne se perde pas dans trop de directions (accessoirement, je ne suis pas un fan de la peinture de figurines ...).

MISE EN SCENE

C'est à ce stade que le maquettiste connaît le moment de satisfaction qui consiste à rassembler ce qui est épars pour créer la scène finale. En l'occurrence, j'ai également ajouté une échelle au nez de l'appareil et, sur celui-ci, une notice technique (impression sur papier à cigarette) est dépliée afin de cacher le joint entre le nez et la structure, dont je ne suis pas parfaitement satisfait. Un extincteur issu de la boîte *Hasegawa* vient compléter le tout. Deux figurines sont collées à l'hélicoptère, qui reste amovible tout comme le camion, la troisième est aussi détachable afin de faciliter la configuration de transport de l'ensemble.

SCENARIO

Si un diorama est avant tout fonction de l'imagination du maquettiste, j'aime pour ma part l'idée consistant à lui donner un fond d'authenticité historique. Après quelques recherches dans mes archives et sur le net, je peux donner l'explication suivante au contexte de la scène proposée : Celle-ci se tient en 1971, sur la base aérienne de la marine (Naval Air Station) d'*Imperial Bay*, à quelques kilomètres de San Diego (Ca.). C'est sur ce site que le Helicopter Combat Support Squadron HC5 « *PROVIDERS* » (escadrille hélicoptères de support au combat) expérimente le Seasprite SH-2E, nouvel appareil spécialement conçu pour la guerre anti sous-marine. Dans quelques semaines, l'hélicoptère embarquera à bord du croiseur USS Fox pour rejoindre les côtes vietnamiennes ... Un vol se prépare et les équipes au sol procèdent à quelques opérations de maintenance sur l'appareil.





CONCLUSION

Malgré son âge et ses imperfections, la maquette *Fujimi* est une base qui, avec beaucoup de travail, peut donner un résultat satisfaisant. Il convient toutefois de la réserver à des maquetristes ayant de l'expérience. La boîte *Hasegawa* contenant la camionnette peut, quant à elle, être recommandée sans restriction, tout comme les figurines *PJ Production*.

J'ai consacré un total de 240 heures à la réalisation de cet ensemble, dont 160 heures à l'hélico, une quarantaine au step-van et le reste à l'élaboration du diorama. Il convient d'ajouter à cela la journée qui sera nécessaire à la fabrication d'une caisse de transport dédiée. Comme d'habitude, une bonne part de ce temps de travail a été dévolu à l'aménagement des intérieurs dont on ne voit que peu par la suite ... On ne se refait pas !

Outre une peinture et des décalcomanies qui me semblent assez réussies, j'ai pris plaisir à créer de toutes pièces la façade de hangar qui me paraît être un plus dans la présentation. Enfin, j'ai encore une fois la satisfaction de pouvoir exposer une maquette peu courante.

REMERCIEMENTS

Comme à l'habitude, ma gratitude va en tout premier lieu à mon épouse pour ses encouragements et sa patience.

D'autres encouragements m'ont été prodigués par mes amis du Maquettes-Club des Mauges et les échanges lors de déplacements en expositions n'ont pas été que techniques : le partage d'une fondue savoyarde participe à la forte convivialité qui prévaut dans ce rassemblement d'experts ...

Merci, enfin et comme toujours, aux non-maquetristes qui me font l'amitié de s'intéresser à mes réalisations.

BIBLIOGRAPHIE

Il n'existe à ma connaissance aucune monographie consacrée au SH-2 et j'ai donc dû me contenter de l'ouvrage « Kaman SH-2 Seasprite » proposé par Alphascript Publishing, qui n'est en fait qu'une compilation d'articles parus sur Wikipedia, avec des photos de la taille d'un timbre poste ...

ACCESSOIRES

- Kit de masquage *KV Models*
- Décalcomanies *Print Scale*