



« PEDRO 73 »

KAMAN HH-43 F HUSKIE

Bien Hoa A.F.B. Vietnam, 10 Avril 1966

Diorama au 1/32^{ème} par Christian STOCK

IN MEMORIAM William H. Pitsenbarger (1944-1966)

Pararescueman de l'U.S. Air Force, Bill Pitsenbarger « Pits » participa à près de 300 missions de secours hélicoptère pendant ses deux séjours au Vietnam. Le 11 avril 1966, son unité (détachement 6, 38^{ème} escadrille de secours et récupération) basée à Bien-Hoa fut engagée dans l'opération *Abelene* afin de secourir des blessés immobilisés par le feu ennemi. Pits fut descendu à terre par le treuil du CH-43F « Pedro 73 » et soigna six blessés qui purent

être treuillés et évacués. Resté sur place avec la vingtaine de combattants qui résistaient à l'assaut des Viêt-Congs, il continua à prodiguer des soins tout en fabriquant des civières de fortune en vue de la prochaine rotation d'évacuation. Collectant des munitions sur les morts, il se saisit d'une arme et combattit l'ennemi jusqu'à être abattu par celui-ci. Grâce à lui, neuf autres hommes purent être sauvés. La médaille d'honneur fut attribuée à William Pitsenbarger à titre posthume en 2000. Cette maquette est dédiée à sa mémoire.



PREAMBULE

Comme bon nombre de maquettistes, j'ai acheté des maquettes en fonction d'une promotion (rarement), de l'actualité du moment (parfois), ou encore tout simplement lors d'un élan qui a pour nom « coup de cœur » (souvent). Les boîtes ont été stockées soigneusement et la collection d'hélicoptères (mon domaine de prédilection) à construire est variée, tant en termes d'échelles que d'âge et, en conséquence, de qualité. Parmi les vieux modèles, un hélico ancien et assez atypique me faisait de l'œil depuis un moment, malgré toutes sortes d'arguments assez sérieux pour hésiter. Premièrement, la maquette en elle-même est assez vieille pour que sa construction apparaisse hasardeuse et implique une affligeante absence de détails. Second problème, l'intérêt des maquettistes pour cet appareil est relativement confidentiel et n'a généré la production que d'un seul kit d'amélioration, totalement disparu du marché. On peut donc oublier d'entrée de jeu détails en photo découpe, masques, planches de décalcomanies. Il va falloir travailler à l'ancienne ... Pour couronner le tout, peu de documentation sur le sujet en termes de publications et les quelques photos récupérées sur internet sont d'une qualité très variable. Malgré tout ce qui précède, le sujet est assez original pour mériter que l'on s'y arrête et je me suis donc décidé à me lancer dans le projet ... non sans appréhension !

L'APPAREIL

Si j'ai qualifié cette voilure tournante d'atypique, c'est qu'elle fût une des rares machines au monde à fonctionner grâce à des rotors non seulement contrarotatifs mais surtout engrenés, supprimant la contrainte d'un rotor anti-couple. Ce système avait été inventé dans les années quarante par l'ingénieur allemand Flettner pour son *Kolibri*, le tout premier hélicoptère réellement opérationnel. Venu aux USA à la fin de la guerre, Flettner mit son expérience au service de l'avionneur Kaman pour développer ce qui allait devenir le KAMAN HUSKIE CH-43. La version initiale (A), équipée d'un moteur à piston, entra en service au début des années cinquante. En



1958, la version B reçut une motorisation par turbine qui améliora considérablement les performances de l'appareil, suivie en 1964 du type F, la version qui nous intéresse (Photo 01), avant l'arrêt de la production en 1965.

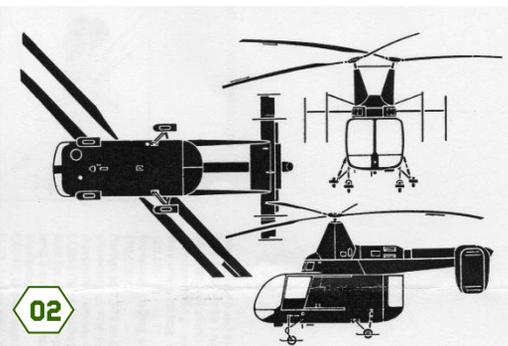
Conçu initialement comme un appareil de lutte contre l'incendie et de sauvetage, le Huskie pouvait voler à 193 km/h grâce à sa puissance de 860 chevaux, avec une autonomie de 300 km. Outre les deux pilotes, sa cabine pouvait théoriquement accueillir jusqu'à huit passagers.

Le CH-43 a une silhouette facilement reconnaissable (Photo 02), grâce à ses deux rotors engrenés, ses poutres arrières et leurs gouvernes, ainsi que sa longue tuyère. Il était particulièrement apprécié des équipages pour la visibilité qu'offrait non seulement le cockpit mais également l'arrière de l'appareil avec ses deux portes transparentes offrant une excellente accessibilité à la cabine (Photo 03).



Compte tenu de cette visibilité ainsi que de sa stabilité en vol stationnaire

même par températures élevées, le Huskie fut utilisé dans la fonction CSAR (Combat Search And Rescue) pendant la guerre du Vietnam. Durant cette période, cet appareil réalisa à lui seul plus de missions de sauvetage que tous les autres types d'aéronefs réunis ...



LA MAQUETTE

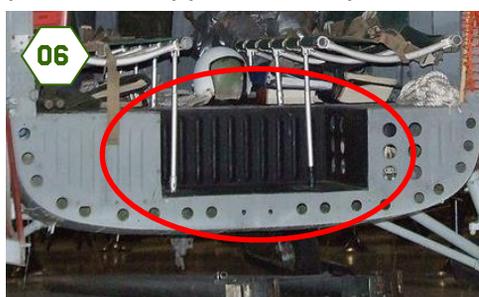
Initialement fabriquée par la marque Hawk dans les années 60, puis reprise par TESTORS et ITALERI (les deux marques apparaissent sur le boitage), cette maquette date quelque peu ...

A l'ouverture de la boîte (Photo 04), on peut observer d'emblée quelques bonnes nouvelles et, malheureusement, une flopée de mauvaises. Pour ce qui est des premières, on constate que toutes les portes peuvent être présentées ouvertes (chose assez rare à l'époque), que les rivets paraissent conformes à la réalité et que les parties transparentes sont limpides, même si un peu épaisses. Fin des bonnes nouvelles, on passe aux mauvaises : Pour commencer, le plancher de la cabine ne couvre pas toute la longueur de celle-ci. Il existe pourtant des ergots de positionnement, à l'arrière, mais c'est en vain que l'on cherche les pièces qui devraient correspondre, tant dans la boîte que sur la notice de montage. Quant à la cabine elle-même, elle n'est représentée que par les flancs internes bruts, sans même l'ébauche d'un semblant de plafond. Le cockpit est un peu mieux ébauché mais reste très spartiate, tant en ce qui concerne les sièges que le tableau de bord. Les pales sont incurvées vers le haut, ce qui correspond à la situation en vol mais en aucun cas à un appareil au sol. La sortie de tuyère est beaucoup trop épaisse. Il me faut encore mentionner les nombreuses traces d'éjection et rayures qui parsèment certaines pièces avant d'en venir à la planche de décalcomanies qui ne permet de représenter qu'une seule et unique version de l'appareil et qui semble avoir très mal supporté les outrages du temps (craquelures, bavures ...). Ah, j'oubliais : les sièges fournis pour le cockpit sont trop larges de plusieurs millimètres et il va falloir les remplacer si l'on veut être en conformité avec les photos ... A ce stade, on est franchement tenté de renoncer !



PIED AU PLANCHER !

Cette affaire de plancher trop court et d'ergots inutiles (Photo 05) me perturbait tant que j'ai pris la décision de commencer par là, en m'aidant d'une photo de l'appareil réel qui montre une cavité ouverte,

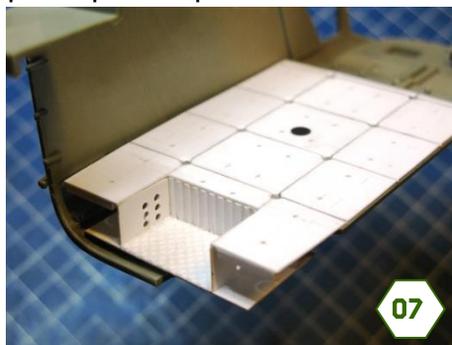


rectangulaire, à l'arrière et sous le dit plancher (Photo 06), qu'il va convenir de réaliser en scratch.



De la carte

plastique de 0,5 mm est utilisée pour recouvrir le plancher d'origine. Une fois découpée, les éléments de structure (rainures, points d'arrimage ...) y sont gravés et percés. Un bouchon de réservoir en photo découpe (boîte à rabiote) est collé au centre (conformément à la réalité). Les parois de la cavité sont également réalisées à l'aide de carte



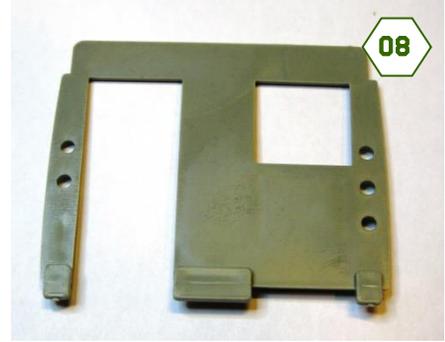
plastique : la paroi verticale avant à l'aide de carte rainurée pour plus de ressemblance, les parois latérales sont percées pour représenter les trous d'allègement et le plancher est recouvert de tulle synthétique à mailles croisées afin de simuler le revêtement antidérapant. Enfin, des petites sections de profilé sont collées sur les flancs arrière de la carlingue afin d'assurer un bon alignement de ce nouveau plancher, ce qui sera essentiel ultérieurement lors de la phase d'assemblage. Après environ trois heures de travail, le problème de plancher est résolu avec une apparence plus crédible qu'initialement (Photo 07).

CLOISON AVANT

La pièce fournie par Italeri pour représenter la cloison qui sépare la cabine du cockpit est pour le moins succincte (Photo 08) et appelle quelques améliorations



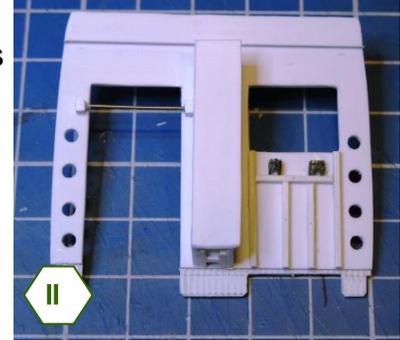
dès lors qu'on la compare à la réalité (Photo 09). J'ai donc commencé par forer les trous d'allègement manquants puis, pris d'une inspiration salutaire, j'ai opéré un positionnement à blanc. J'ai alors constaté que si la cloison semble être de la bonne hauteur côté cabine, il n'en va pas de même côté



cockpit. En effet, le plafond du cockpit (qui devra être prolongé vers l'arrière pour joindre cette



cloison) affleure le bord supérieur des ouvertures. Or, dans la réalité, quelques centimètres séparent l'ouverture du plafond (Photo 10). La seule solution consiste donc à fabriquer une autre cloison en taillant des ouvertures respectant ces contraintes. La carte plastique est à nouveau utilisée et on

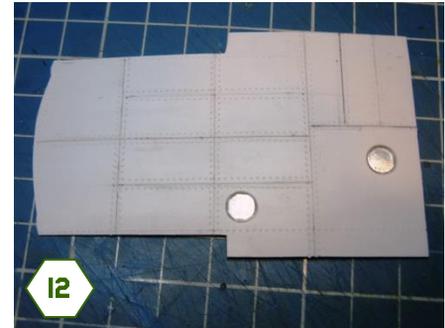


en profite pour fabriquer le caisson central et ajouter les détails manquants. La nouvelle cloison ainsi réalisée (Photo 11) semble plus conforme à la réalité.

PLAFOND

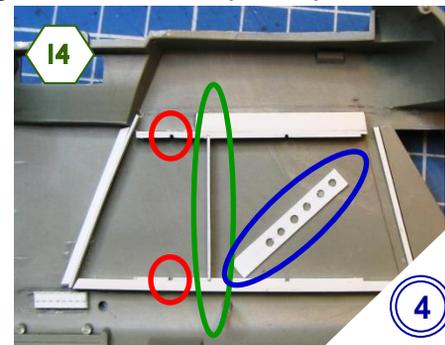
Aucune pièce n'étant fournie pour cacher les parties intérieures du haut de l'appareil, un plafond

en scratch s'impose. J'ai commencé par relever les cotes puis découper un premier gabarit en bristol, après quoi j'ai affiné en découpant un second, plus proche du souhaitable. Satisfait du troisième, je l'ai reporté sur de la carte plastique de 0,5 mm. Après découpe, les lignes de structure sont gravées et soulignées au feutre micron, puis la roulette à riveter vient terminer la figuration des trappes de visite. Deux trous sont percés à l'emporte-pièce afin d'accueillir les plafonniers (hublots au 1/72 -boîte à surplus-face interne recouverte d'aluminium adhésif). Plusieurs essais à blanc permettent de vérifier le bon positionnement du plafond terminé (Photo 12) et de tracer son emplacement sur chaque demi-coque en vue des opérations ultérieures.



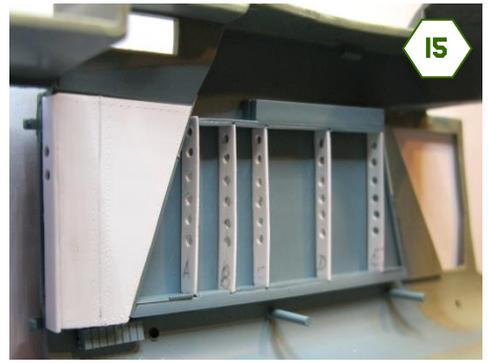
PAROIS LATÉRALES

En fonction de ces tracés et en s'aidant de photos de l'appareil réel (Photo 13) des sections de profilés sont collées où il convient puis, sur les longerons supérieur et inférieur ainsi créés, des petites languettes de carte plastique sont collées en respectant les écartements voulus. Le mince espace entre deux languettes (Photo 14) constitue ainsi un guide dans lequel les nervures verticales (Photo 14) vont trouver leur positionnement, après avoir été percées (Photo 14) pour figurer les trous d'allègement. Précision et patience sont ici de rigueur !



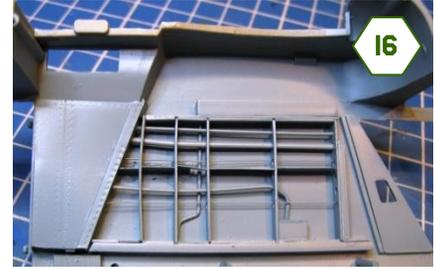
CHOIX DE COULEUR

A ce stade, je n'ai pas encore pris de décision concernant les couleurs et marquages de l'appareil, attendant pour me décider de recevoir une monographie commandée sur le web. Il est toutefois certain, d'après toutes les photos que j'ai pu examiner, que la couleur intérieure est un gris moyen légèrement bleuté. J'ai donc utilisé la couleur Tamiya dark ghost grey, qui me semblait la plus approchante. La paroi est peinte en premier, les nervures seront traitées séparément afin d'éviter des surcharges de peinture dans les angles (photo 15)



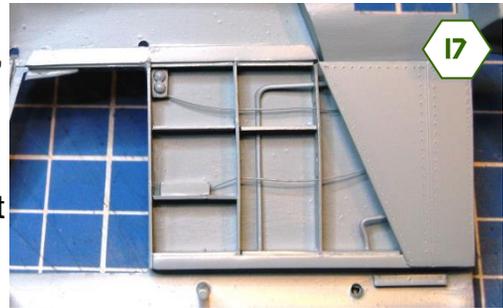
TUYAUX ET CABLES

Comme on le voit sur la photo 16, divers tuyaux et câbles courent le long de la paroi. Il n'est pas question de tout représenter car les dossiers qui prendront ultérieurement place cacheront une bonne partie de ce travail mais un service minimum s'impose. Du profilé cylindrique et du fil étiré sont utilisés, ainsi que de la carte super fine (imagerie médicale). Tout cela est fort long mais le résultat est là (photo 16), autrement plus réaliste que la paroi vierge d'origine.



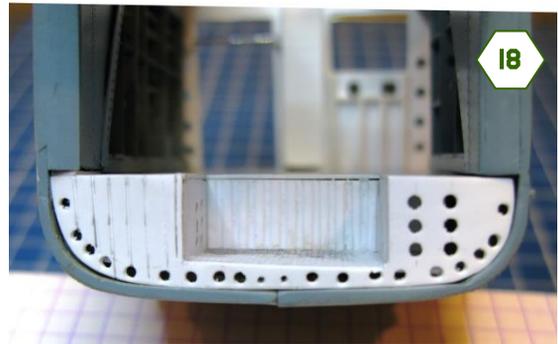
BIS REPETITAS ...

La satisfaction n'est que de courte durée car il nous faut réaliser de la même façon la paroi tribord. Fort heureusement, celle-ci est plus courte en raison de l'ouverture de la porte. Il y a justement, au dessus de cette ouverture, un coffrage dont la partie inférieure comporte des trous d'allègement, ainsi qu'un petit carter incliné et il convient de représenter tout cela. Après un peu de travail, notre paroi tribord vient compléter la cabine (photo 17).



CLOISON ARRIERE

Pour terminer l'aménagement de la soute, il faut réaliser la cloison arrière qui joint le plancher à la partie inférieure de la coque (photo 06). J'ai à nouveau utilisé la méthode des gabarits en bristol successifs pour parvenir à un tracé approchant au mieux les formes de la coque, puis ai découpé de la carte plastique de 1 mm. Après perçage des trous d'allègement, on découpe l'accès à la partie centrale basse du plancher et on colle. La paroi ainsi réalisée (photo 18) jouxte assez bien la coque mais un léger espace apparaît ici et là, qui devra être comblé au mastic lors de l'assemblage définitif.



COCKPIT

La comparaison des pièces fournies par Italeri avec les photos de l'appareil réel indique que le travail ne va pas manquer dans cette zone : outre l'inexactitude des sièges déjà mentionnée, le plancher comme le plafond sont très approximatifs et vont devoir faire l'objet de transformations, voire de créations diverses. Mais avant tout, il convient de ne pas oublier un élément essentiel : les longues poutres et la tuyère vont faire pencher l'appareil vers l'arrière et il faut impérativement charger l'avant. J'ai donc collé quelques plombs de pêche sous le plancher du cockpit (photo 19) afin d'assurer un bon équilibre.



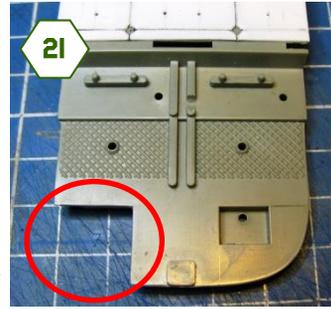
PLANCHER DU COCKPIT

L'examen d'une photo de l'appareil réel (photo 20) nous montrant que l'avant du plancher fourni

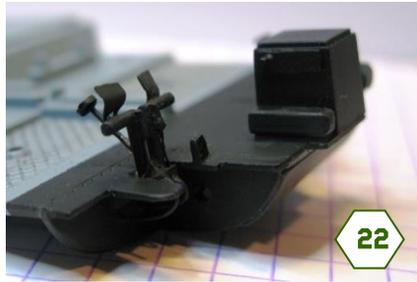


par le fabricant est faux, j'ai commencé par le découper (on voit le début du travail

sur la photo 21). Ensuite, des gabarits en bristol sont découpés afin d'épouser la forme de la partie inférieure de la coque, puis de la carte plastique est utilisée pour réaliser les cloisonnements verticaux ainsi que les nouveaux planchers devant chaque



pilote. Ces modifications font que l'on ne pourra pas utiliser les palonniers fournis dans la boîte mais, comme ils étaient de toute façon approximatifs, autant en refaire de nouveaux. J'ai utilisé une partie des pièces d'origine, de la corde à piano, du fil de cuivre fin et des pièces en photo découpe provenant de la boîte à rabirot, parvenant ainsi à créer de nouveaux palonniers plus proches de la réalité. J'ai également créé les quelques boîtiers qui sont dans cette zone. Une fois ceux-ci mis en place, on obtient un avant de plancher plus crédible (photo 22).



CONSOLE CENTRALE

Sans doute l'une des rares bonnes surprises de cette boîte, la console centrale est assez bien détaillée, avec une représentation en relief des commutateurs et instruments. On peut toutefois déplorer le fait que toute la partie avant est nue, sans aucun instrument, et qu'elle ne jointe pas le tableau de bord, laissant un vide d'un bon millimètre qu'il va falloir combler avec une plaque d'instruments en photo découpe provenant de la boîte à surplus. Après peinture de l'ensemble en Nato-black, les détails sont peints un par un à la tête d'épingle.

TABLEAU DE BORD

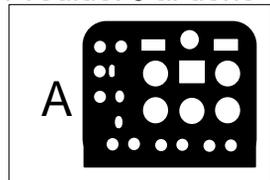
Si les formes de la pièce fournie sont bien appréhendées, les deux ergots de positionnement qui ornent chaque côté doivent être supprimés et remplacés par un profilé collé à l'intérieur et, donc, invisible. Pour simuler les cadrans, Italeri nous fournit une décalcomanie rassemblant quelques cercles ... aussi noirs que le fond sur lequel elle devra prendre place ! On oubliera donc vite ce moyen de représentation pour fabriquer quelque chose de plus réaliste. J'avais bien quelques



décals et pièces en photo découpe mais, outre qu'ils étaient au 1/72^{ème}, ils ne correspondaient en aucune façon à la disposition voulue. J'ai donc

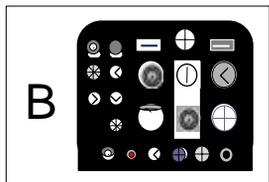
créé *ab-nihilo* un tableau sur Power-point en fonction de photos du cockpit réel (photo 23). Dans un premier temps un cache **A** est créé, qui ne comporte que le fond noir et les emplacements de cadrans en blanc.

Il est ensuite copié et, sur cette copie sont dessinés les cadrans afin d'obtenir notre tableau **B**. Celui-ci est imprimé sur papier 80 g puis détourné et collé sur la pièce. Le cache **A** est quant à lui imprimé sur une



feuille de décalcomanie vierge puis détourné et appliqué sur du rhodoïd ultra fin qui simulera ainsi le verre des cadrans. Après découpe, cette dernière plaque vient couvrir la précédente et est délicatement collée au Micro Crystal-Clear. Une fois tableau et console solidarisés,

l'ensemble (photo 24) paraît assez ressemblant à la réalité et peut être collé au plancher.



SIEGES

Comme déjà remarqué, les sièges fournis (photo 25) sont trop larges, trop grossiers et ne sont



25

que de loin conformes à la réalité (photo 26) : le dossier doit être légèrement incurvé, les parois latérales sont minces et le coussin dorsal ne monte pas jusqu'en haut du dossier. Il va donc falloir tout refaire, ce qui sera plus simple que de chercher à pratiquer de la chirurgie sur les pièces fournies. Carte plastique et profilé sont à nouveau mis à contribution, ainsi que le plastique d'une bouteille de lait dont les formes courbes vont nous fournir le



26

dossier à la courbure convexe que nous recherchons. Cette ossature terminée (photo 27) il nous



27

reste à fabriquer les coussins, ce pour quoi j'utilise de la mousse fine (semelle isolante de chaussure) recouverte d'adhésif de carrossier afin de donner l'apparence d'un tissu assez lisse. Après peinture, un léger jus sombre vient « user » l'ensemble et les coussins sont collés en place. Les harnais sont quant à eux faits de feuille de métal recouverte de bande cache, les boucles en photo découpe provenant de la boîte à surplus (les sangles

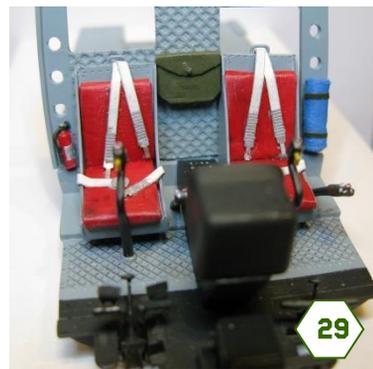


28

sont peintes en blanc et les boucles en aluminium). Après collage des harnais, l'ensemble reçoit une couche de vernis mat et nos sièges sont bons pour le vol (photo 28) .

MANCHES & AUTRES DETAILS

Les manches fournis dans la maquette sont exploitables, leurs formes étant bien appréhendées. Je me suis contenté de les améliorer par l'ajout de quelques commutateurs réalisés à l'aide de fil étiré dont l'extrémité est aplatie par approche d'une cigarette incandescente et qui sont collés dans des trous forés aux endroits idoines. Après peinture à la tête d'épingle, le rendu est assez satisfaisant. Une fois sièges et manches collés en place, j'ai ajouté quelques derniers détails, visibles sur les photos, à la cloison arrière du cockpit : un extincteur (boîte à rabiote) à tribord, une sacoche à cartes (carte plastique, feuille de métal, bande cache) au centre et une bâche d'occultation à bâbord. Cette dernière, déroulée pour recouvrir le plafond du cockpit en situation de parking prolongé, est fournie par Italeri sous la forme d'une pièce grossière et trop volumineuse. Je l'ai donc remplacée par du ruban de mercerie roulé-collé autour d'une section de cure-dents puis peint en bleu clair d'après les photos dont je disposais. Notre cockpit (photo 29) est presque terminé.



29

PLAFOND

Presque ... seulement, car il nous faut maintenant travailler sur le plafond de notre cockpit, pour

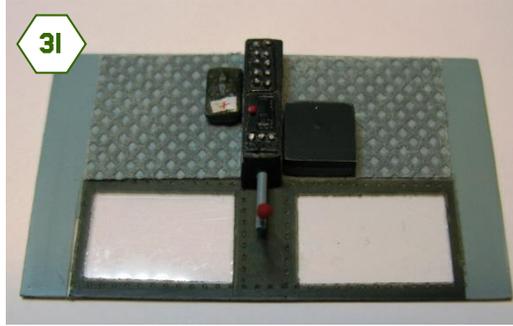


30

lequel deux pièces sont fournies dans la boîte : l'une est la structure qui va joindre la carlingue à la bulle vitrée avant, l'autre est la pièce transparente représentant les vitrages (photo 30). Outre le fait que ces éléments ne jointent pas la cloison arrière, rien n'est prévu pour représenter la console de fusibles supérieure, entre les deux pilotes. Il va y avoir à travailler ...

Note : le kit d'amélioration (cobra) disparu, auquel il est fait allusion en première page, vient d'apparaître sur E-bay avec une enchère qui commence à 48 US\$ (+ 35 \$ de frais de port) ...

J'ai commencé par soigneusement masquer les parties transparentes à l'aide de bande cache puis, après relevé des cotes et réalisation de gabarits successifs en bristol, j'ai découpé une plaque de plafond dans du rhodoïd transparent. J'ai alors tracé le contour des ouvertures au feutre micron sur une face et me suis servi de ce dessin pour découper des masques qui ont été collés sur l'autre. Les traces de feutre ayant été effacées à l'alcool et la roulette à riveter passée autour des masques, l'ensemble est peint en noir, couleur du pourtour de ces hublots. Du profilé est alors taillé pour représenter la console centrale, complété par une chute de photo-découpe présentant des trous alignés. Après perçage du profilé pour chacun de ces trous, de minuscules sections de fil étiré y sont introduites afin de simuler les fusibles et commutateurs. J'ai ajouté une poignée de frein de rotor à l'avant de la console (profilé et corde à guitare), ainsi que la boîte de



connexion au dessus de la tête du pilote (carte plastique). Les zones du plafond qui restent libres sont alors recouvertes du revêtement isolant déjà évoqué et, touche finale, la petite trousse de secours située au dessus du copilote est fabriquée à l'aide



d'une cartouchière au 1/35^{ème}. Le plafond ainsi réalisé (photo 31), outre qu'il a le mérite de cacher le vide de la partie supérieure de l'appareil, semble assez conforme à la réalité (photo 32).

COMPLEMENTS

Après avoir vérifié que les ouvertures transparentes de notre plafond sont bien alignées avec le vitrage fourni, on peut procéder à la fabrication des longerons qui joignent le plafond aux parois latérales et qui, bien sûr, sont percées de trous d'allègement.

Carte plastique de 0,5mm, forage des trous, collage, peinture ... une opération à priori assez simple nécessite quand même quelques heures de travail. A bâbord, j'ai ajouté un écheveau de fils de cuivre torsadés et peint en blanc pour être en conformité avec la photo. A l'avant de ce plafond figurent des indicateurs (température extérieure, inclinaison des rotors) que j'ai tenté de représenter du mieux possible (ils sont minuscules), ainsi que la lampe de lecture de cartes et son fil torsadé. Un positionnement à blanc (photo 33) permet de visualiser le travail réalisé.

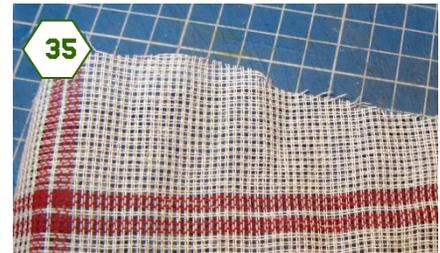


RETOUR EN SOUTE

Il convient maintenant de compléter la soute par les assises, en se



référant à l'appareil réel (photo 34). J'ai commencé par les dossiers, utilisant une chute de canevas à broder (photo 35), sur laquelle des bandelettes de bande cache 1mm sont collées, ainsi que de la bande 10mm pour le bas. Après découpe du tissu entre les dossiers, la bande du bas est peinte et la partie supérieure est retournée et collée pour permettre le passage d'une section de corde à piano. Sur celle-ci, de petites bagues en nylon sont glissées entre chaque dossier, afin de représenter les attaches de cette barre à la paroi (photo 36).

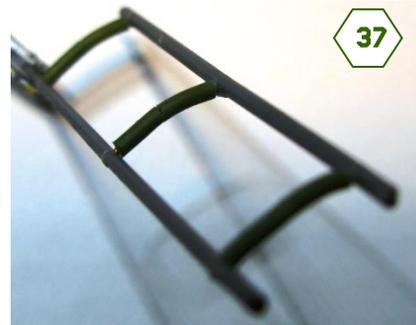


ASSISES

A ce stade, deux options se présentent : représenter les banquettes dépliées (ce qui implique la réalisation de jambages joignant le plancher) ou repliées. Outre que la seconde solution semble plus simple, elle a le mérite d'être plus conforme à la réalité de l'emploi de l'appareil pendant la guerre du Vietnam : les missions CSAR (Combat Search And Rescue) induisaient en effet la nécessité de faire de la place en cabine, non seulement pour pouvoir y stocker toutes sortes de matériels de secours mais aussi et surtout afin de pouvoir y accueillir les personnels secourus. En d'autres termes, on ne s'embêtait pas avec des aspects de confort, chacun s'asseyant tant bien que mal sur le plancher et l'essentiel étant de pouvoir allonger un blessé et lui prodiguer les premiers soins pendant le vol RTB (Return To Base). J'ai donc choisi de représenter les assises repliées, ce pourquoi j'ai fabriqué la structure des sièges : de minuscules trous sont forés dans du profilé de Ø 1,5mm et des sections de fil de cuivre de souplesse



moyenne sont collés dans ceux-ci. Le fil de cuivre est alors gainé de micro tube en nylon afin d'obtenir un diamètre approchant la même dimension puis, après avoir coudé ces éléments, un deuxième profilé identique est collé à l'autre extrémité des fils de cuivre. On obtient ainsi un cadre (photo 37) qu'il ne reste qu'à peindre. Pour ce qui est de la toile, j'ai



découpé de la feuille de métal qui, après une couche d'apprêt et peinture (photo 38), est pliée autour du cadre. Une bande cache préalablement peinte est ensuite plaquée sur le côté visible, Afin de souligner l'aspect « toilé ». Les jambages sont quant à eux figurés par des sections de corde à piano, en prenant soin de réaliser une jambe plus longue à l'arrière (elle prend appui dans le « puits »). Les dossiers et les assises sont alors collés en place, en ajoutant les tenons de fixation de la barre arrière de l'assise, réalisés à l'aide d'un petit rectangle de carte plastique percé. Comme il fallait s'y attendre, le travail effectué sur les parois est partiellement occulté par ces assises mais la partie inférieure reste visible et, le maquettiste ayant horreur du vide, j'ai garni celle-ci de quelques impedimenta (photo 39).



SIEGE P.J.

Les opérations CSAR étaient menées par un équipage de quatre hommes : pilote, co-pilote, mécanicien et P.J. (Para Jumper) ou Pararescueman. Ce dernier avait pour mission de treuiller l'homme secouru et lui prodiguer les premiers soins, voire de descendre à terre pour soigner un blessé et le remonter ensuite à bord. Comme il était essentiel que le P.J. ait la meilleure vue



possible de l'activité au sol, son siège (très spartiate) était situé le plus près possible de la porte latérale : Un cadre vissé au plancher recevait un mince coussin et un dossier en toile joignant cette assise à la cloison arrière du cockpit (photo 40). Le câble torsadé que l'on aperçoit est destiné à être connecté au casque du P.J. pour la liaison phonique avec le reste de l'équipage : j'ai enroulé du fil de câblage noir de 0,3mm (Renaissance) autour d'une aiguille pour le représenter. J'ai réalisé le siège selon (en gros) le même procédé que ci-dessus, le cadre de base faisant appel à un rectangle de carte plastique entouré d'une fine bande de feuille métal passée à la roulette à riveter.

37

38

39

40

DERNIERS AMENAGEMENTS

Afin d'éviter toute chute, le Pararescueman enfilait un harnais relié à la structure par une sangle de sécurité et j'ai réalisé celui-ci à l'aide de bande cache et d'éléments en photo découpe issus de la boîte à surplus, il prend place sur le siège. Une longueur de corde (ficelle de cuisine peinte) est placée sur le plancher à côté du siège. De l'autre côté, le boîtier de commande du treuil est fait à partir de carte plastique et de fil de cuivre fin. Enfin, quelques musettes et ustensiles divers sont pendus à bâbord (photo 41). D'autres équipements rejoindront la soute par la suite, mais ils pourront être introduits par l'ouverture arrière.



41

CHIRURGIE

L'intérieur de notre hélico étant ainsi pratiquement terminé, on va maintenant travailler sur l'extérieur. En tout premier lieu, les entrées d'air situées sur la partie supérieure de l'appareil, en arrière du cockpit (O photo 42), doivent être refaites car elles sont évoquées sur la maquette par une gravure assez simpliste (photo 43). On commence par évider selon la méthode usuelle : forage de trous rapprochés le long du tracé, puis découpe au cutter et affinage à la lime. Un bâti intérieur, en retrait d'un demi millimètre par rapport à la surface extérieure, est alors réalisé à l'aide de carte plastique et de profilé (photo 44). De la grille en photo découpe est ensuite découpée au plus près et formée au mieux pour épouser la forme et collée en place. Vient alors le moment délicat : de la bandelette de feuille métal, préalablement passée à la roulette à riveter, est coupée en sections précisément mesurées qui sont collées sur le pourtour de la grille (photo 45). Afin que l'œil ne puisse voir du « vide » derrière la grille, un coffrage d'occultation fait de carte plastique et bristol, peint en noir, est placé sur l'intérieur de la maquette (photo 46).



42



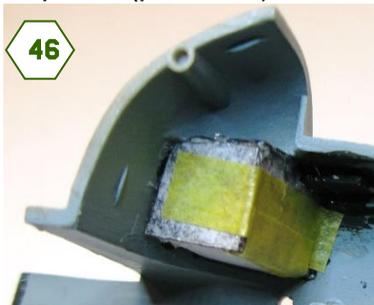
43



44



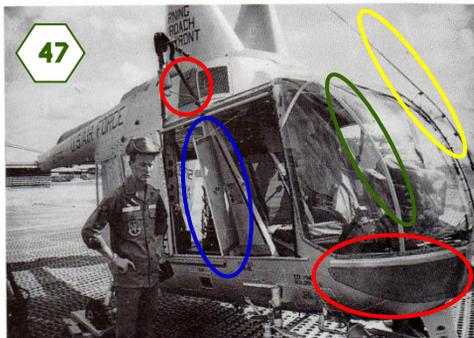
45



46

CORRIGER SES ERREURS

Examinant l'excellente monographie de Wayne Mutza (voir en fin de document) afin de réaliser l'extérieur de l'hélicoptère, je me suis intéressé à une photo dont la légende recense quelques éléments différenciant le modèle F de la version B (photo 47) : un blindage aux côtés des pilotes (O), une antenne au nez de l'appareil (Y), des montants sur la canopée (O), des blindages additionnels au bas de celle-ci et dans la zone du treuil (O). Mais un examen attentif des photos montre également l'ajout d'une instrumentation sur le côté droit du tableau de bord. J'ai donc démonté ce dernier pour le modifier et lui ajouter cet appendice (O photo 48).



47

The swing-out armor panel in the pilot's doorway, nose antenna, additional windshield bracing and armor plate on the nose and hoist areas identify number 63-9712 as a conversion to HH-43F.



48

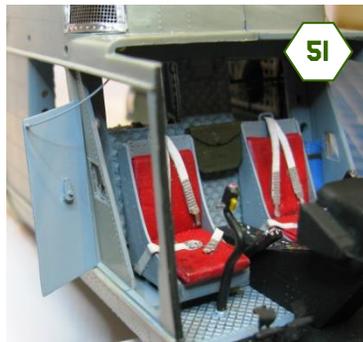
10

BLINDAGES ADDITIONNELS

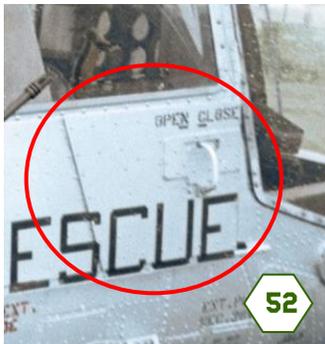
Les plaques de blindage protégeant les pilotes (○ photo 49) sont réalisées en carte plastique



de 0,5 mm avec des poignées intérieures en scratch. Du fil de pêche est utilisé pour représenter le câble permettant au pilote de tirer la plaque vers lui afin de la refermer après avoir pris place sur son siège (○ photo 50). Une fois peints, ces blindages sont réservés car ils ne seront mis en place qu'en phase



finale, après peinture de l'appareil. Un essai à blanc (photo 51) permet toutefois de se rendre



compte de l'effet attendu. On n'en a pas fini pour autant car un examen attentif des clichés montre qu'un autre blindage était ajouté sur la partie basse des portes des pilotes (○ photo 52). Celui-ci est fabriqué dans la même carte avec passage de la roulette à riveter, la surépaisseur du boîtier de fermeture est découpée dans de la carte super fine (imagerie médicale) et la poignée est



façonnée en fil de cuivre (photo 53). Les autres blindages additionnels, tels que ceux situés derrière les entrées d'air, sont réalisés selon le même procédé.

INTERRUPTION POUR CAUSE DE DEMENAGEMENT

Ayant décidé d'aller nous installer dans notre résidence en province, mon épouse et moi-même avons du interrompre toutes nos activités pour nous consacrer à la préparation du changement.



Des cartons sur mesure ont été réalisés pour le transport des maquettes, les vitrines d'exposition et l'atelier de maquettisme ont été démontés ...

Une fois sur place, plus d'une année a été nécessaire à notre installation et, finalement, la transformation d'un grenier en atelier de maquettisme (photos ci-contre) a été réalisée.

Les travaux peuvent reprendre ...



PYLONES SUPERIEURS

Le corps de la maquette ainsi réalisé, on se consacre à la partie supérieure de l'appareil. Celle-ci comporte un « château » qui est composé d'un élément central et des deux pylônes qui abritent les axes de rotors. Les faces extérieures de ces pylônes comportent des entrées d'air au travers



desquelles on pourra voir l'intérieur, ce qui implique de peindre la face interne des différentes parties en noir. L'élément central comporte sur sa partie arrière une grille représentée par une gravure tout juste visible. Après peinture en noir de celle-ci, une grille en photo découpe est taillée aux bonnes dimensions puis collée sur place et son entourage est réalisé à l'aide d'aluminium adhésif passé à la molette à riveter. La surépaisseur ainsi créée est atténuée par collage d'une plaque de faible épaisseur

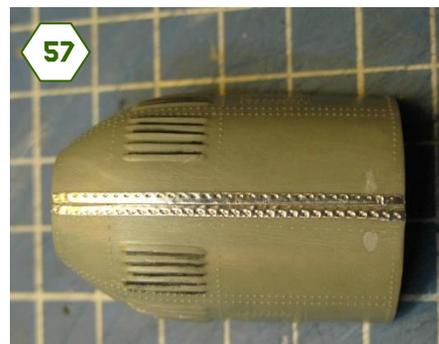
(imagerie médicale) sur le reste de la surface. Testors nous fournit des axes de rotors et des roues d'engrenage qui permettent de faire tourner les pales mais, n'ayant pas l'intention d'utiliser cet aspect « jouet », j'ai prévu de n'insérer les axes qu'en fin de montage. Ceci implique leur modification et, pour les guider, l'ajout d'un tube sur chaque face intérieure des pylônes : un peu de carte plastique et une section de paille à boire sont donc collées en vérifiant soigneusement le bon alignement. Le collage pylônes/ élément central est alors effectué et, maquette ancienne oblige, il est nécessaire de mastiquer et poncer. Les rivets disparus lors du ponçage sont recréés par l'ajout d'aluminium adhésif passé à la roulette à riveter. L'entretoise qui relie les sommets des deux pylônes est alors améliorée en se référant aux photos disponibles (photo 54) : quelques rivets, un plot de départ pour l'antenne filaire (qui ne sera confectionnée qu'en toute fin de montage) et un feu anticollision (grappe translucide rouge) sont alors ajoutés (photo 55).



CARENAGE SUPERIEUR

A l'arrière de la structure qui vient d'être créée se trouve un carénage (O photo 56) dans lequel viendra se positionner la tuyère. Les « persiennes » d'aération qui y sont visibles ont été représentées en relief sur la maquette mais elles méritent d'être soulignées. L'outil à graver est utilisé pour ce faire, puis un feutre Micron de 1mm est passé dans les rainures afin de créer un pré ombrage qui, je l'espère, rendra la représentation réaliste. Les deux demi-coques de ce carénage sont collées et, une fois encore, les joints doivent être comblés. Ayant l'habitude d'utiliser du mastic TAMIYA PUTTY, j'ai souvent regretté

l'épaisseur de celui-ci et des revues de maquettisme anglo-saxonnes mentionnant l'utilisation de « liquid putty », je souhaitais essayer cette approche. J'ai donc acheté le produit « Mr surfacer 1200 » et j'ai été conquis : excellent remplissage des joints, séchage rapide, ponçage facile ... Il n'en reste pas moins que les rivets disparus lors du ponçage doivent être recréés mais la roulette à riveter a du mal à pénétrer le polystyrène très dur des années soixante et l'utilisation d'aluminium adhésif s'impose (photo 57).



TUYERE

La tuyère fournie est composée de deux demi coques dont l'assemblage est assez précis mais nécessite toutefois une nouvelle séance mastic et ponçage, au cours de laquelle les reliefs qui représentent les cerclages disparaissent. Souhaitant obtenir un rendu aussi net que possible, j'ai couvert l'ensemble d'aluminium adhésif puis ai créé de nouveaux cerclages : de la bande-cache



étroite est enroulée autour de la tuyère puis, de chaque côté de celle-ci, du fil étiré assez fin est fixé à la colle cyanoacrylate. Assez satisfait du résultat, je comparais celui-ci à une photo de l'appareil réel (photo 58) lorsque j'ai constaté que la pièce fournie par TESTORS est inexacte : L'angle du coude de sortie est faux car il est beaucoup plus rond et marqué dans la

réalité. Mes recherches dans la boîte à surplus s'avérant infructueuses, j'ai rendu visite au rayon plomberie d'un magasin de bricolage où j'ai fait l'acquisition d'un coude en cuivre du bon diamètre (photo 59). Celui-ci est scié selon l'angle voulu puis les lèvres de sortie sont affinées à la lime. Une fois recouverte



d'aluminium adhésif, cette pièce est recouverte de deux couches de Mr SURFACER afin d'approcher au plus près du diamètre voulu. Après ponçage, un tube en plastique (boîte à surplus) du diamètre idoine est collé à l'intérieur du coude afin d'assurer une jonction solide avec la tuyère dans laquelle son autre extrémité est également collée. Un dernier cerclage est alors réalisé à la jonction tuyère/coude. Cette pièce ne rejoindra l'appareil qu'ultérieurement et peut donc passer en peinture : l'intérieur du coude est peint en Gun-Metal et toute la tuyère reçoit une couche d'apprêt blanc Tamiya qui facilitera l'adhésion des peintures à venir sur l'aluminium adhésif. Ensuite, l'ensemble reçoit une couche de Gun-Metal, la section arrière est recouverte d'un voile de Titanium Gold et des pastels de vieillissement Tamiya « Burnt Red » et « Burnt Blue » complètent le travail. Après masquage, les cerclages sont alors peints en TS 30 « Siver Leaf », la teinte finale de l'appareil et, une fois passée au vernis mat, notre tuyère est prête (photo 60).



POUTRES ARRIERES

De chaque côté de l'appareil, une poutre



prolonge l'appareil vers l'arrière et porte le stabilisateur horizontal (O photo 61). L'examen des pièces fournies par

Testors montre que celles-ci, considérablement gauchies (photo 62), appellent un redressement



que j'ai opéré au sèche-cheveux. Leur collage devra malgré tout être réalisé sous contrainte de pinces.

AILERONS

Le stabilisateur horizontal comporte sur sa face inférieure quelques traces d'éjection qu'il va falloir traiter au mastic et poncer, rien de bien grave.

Par contre, les ailerons de direction sont une véritable catastrophe : des déformations en creux très marquées (O photo 63) font penser que ces pièces ont fondu ...



63



64

Les creux sont comblés au putty Tamiya en plusieurs couches puis, après ponçage, l'aluminium adhésif et la riveteuse sont à nouveau mis à contribution. Le traitement à l'apprêt est suivi de la peinture définitive et le résultat, s'il n'est pas parfait, masque l'essentiel des défauts (photo 64).

CELLULE PRINCIPALE

Pour pouvoir progresser dans le montage ultérieur, il convient maintenant de coller tous les éléments de la cellule : le module intérieur et le plafond rejoignent le côté bâbord puis les deux demi-coques sont collées et, comme il fallait s'y attendre, des joints disgracieux doivent être comblés et poncés. Ceci entraîne inévitablement la disparition de plusieurs lignes de rivets et on a à nouveau recours à l'aluminium adhésif et la riveteuse en plusieurs endroits (photo 65). Tant que je travaillais sur cette cellule, j'en ai profité pour combler les joints entre la paroi arrière et la coque, ce qui appellera ultérieurement retouche de peinture.



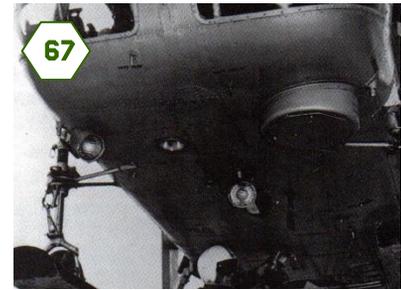
65

LE VENTRE DE L'APPAREIL

La maquette propose un crochet d'élingue inexact (O photo 66) et présente à l'arrière un trou béant (O photo 66), tandis qu'aucun des phares d'atterrissage ou de recherche n'est proposé. On utilisera des photos de l'appareil réel (photos 67 & 68) pour améliorer tout cela. Le trou est comblé sur chaque demi-coque par de la carte plastique, le crochet est éliminé et,



66



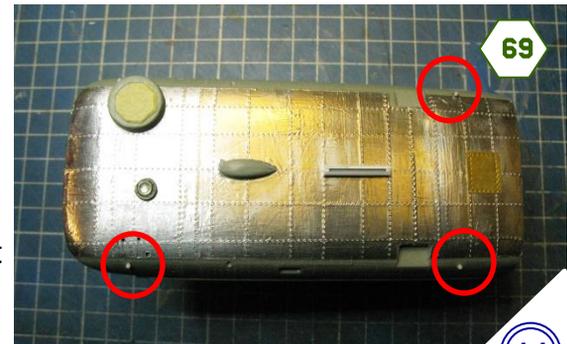
67

une fois le joint de collage comblé et les lignes de rivets disparues au



68

ponçage, aluminium adhésif et molette à riveter sont utilisés pour recréer une surface crédible. Une trappe de visite en photo découpe est ajoutée à l'arrière, ainsi que les rails parallèles qui recevront ultérieurement un nouveau crochet d'élingue. Un phare d'atterrissage (lentille Renaissance) est inséré et un trou percé pour accueillir par la suite le phare de recherche. Le radome pré-peint et masqué est alors collé, puis les points de positionnement pour crics sont réalisés en scratch aux quatre coins de



69

l'appareil, (O photo 69) terminant ainsi un rendu final plus réaliste que la maquette initiale,

14

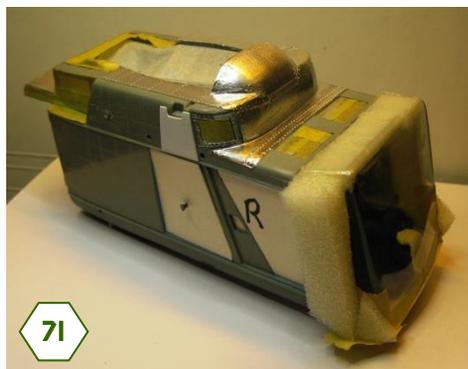
SEQUENCES DE PEINTURE

A ce stade, j'ai décidé de peindre (apprêt puis TS30 Silver Leaf, tout à la bombe) tous les sous ensembles préparés jusqu'ici plutôt que d'attendre leur assemblage pour ce faire. Ceci induira nécessairement des retouches après collage, mais présente un avantage important : le fait de peindre une pièce après l'autre garantit que tous les « recoins » et autres « faces cachées » difficilement accessibles seront bien couverts, tout en évitant surépaisseurs et coulures (photo 70). Chaque sous-ensemble est soigneusement épousseté puis dégraissé à l'alcool avant d'être traité. Bien que l'apprêt sèche assez vite, je prends la précaution d'attendre quelques heures avant de le recouvrir par la peinture, en plusieurs voiles successifs.



MASQUAGES

Le traitement de la cellule principale appelle de nombreuses et fastidieuses opérations de masquage : outre les ouvertures évidentes (arrière de cabine, portes ...) il faut penser à tous les détails qui doivent être protégés : phares, entrées d'air, futures zones de collage ... Pour les grandes ouvertures, des gabarit en bristol sont découpés, essayés à blanc, affinés, puis servent à découper du carton un peu plus épais. Les pièces les plus petites sont quant à elles recouvertes de Maskol. Ceci fait, il reste à se préoccuper de l'ouverture béante du devant et, à ce stade, je ne veux pas utiliser la canopée au risque de l'abimer. Ceci implique la réalisation d'un masque « maison » qui est confectionné à l'aide d'une chute d'emballage plastique et de mousse adhésive d'isolation. Il tient en place grâce à une noisette de patafix qui le colle à la console centrale située sous le tableau de bord et l'étanchéité est assurée par un filet de colle blanche qu'il sera facile de supprimer par la suite. Notre cellule peut passer en cabine de peinture (photo 71).



VERIFICATIONS

La cellule étant recouverte d'apprêt, j'ai eu la salutaire idée d'examiner les photos avant de



procéder à la phase de peinture et ai constaté l'absence de deux éléments sur la maquette : il existe un renfort sous les portes (O photo 72) et une fine « lame » en



arrière du train avant (O photo 73) et ce de chaque côté de l'appareil. Les renforts sont créés avec de fines bandes de carte plastique, tandis que les fines lames sont élaborées dans de la feuille de métal (tube à dentifrice). Puisqu'on travaille sur une coque déjà apprêtée, ces nouveaux éléments sont collés à la cyano. On prie alors pour qu'il n'y ait pas d'autre oubli et notre cellule passe réellement en peinture (photo 74). Comme on peut le voir, les lignes de rivets ressortent bien, la peinture en bombe Tamiya s'est appliquée sans surépaisseur.



ROUES ET PATINS

Les phases de séchage de peinture sont mises à profit pour commencer à travailler sur les trains d'atterrissage. L'examen concomitant des photos de l'appareil réel et des pièces fournies par Testors fait apparaître la nécessité de procéder à un bon nombre d'améliorations. On commence par les roues, des plus simplistes (photo 75). Dans un premier temps, un forêt de 6mm de diamètre en évide le centre pour ne garder que le pneu. Ensuite, la boîte à surplus est mise à



contribution : j'ai en stock quelques roues de véhicules au 1/87^{ème}, dont le diamètre correspond. Après un peu de chirurgie pour les amener à l'épaisseur requise, elles sont collées à l'intérieur du pneu. Le nombre de boulons est peut-être un peu élevé mais le résultat obtenu après peinture (photo 76) me semble plus crédible. L'une des caractéristiques du Huskie est que

ses trains sont équipés de skis et, en fonction de photos de

l'appareil réel (photo 77) la pièce fournie (photo 78) semble un peu succincte. J'ai modifié légèrement ces



patins à l'aide d'un peu de carte plastique pour restituer l'aspect incurvé de l'évidement arrière. Après peinture en Nato-Black, ils sont un peu plus conformes à la réalité (photo 79). Il reste toutefois beaucoup à faire pour modifier les trains afin qu'ils ressemblent un peu plus à la réalité, nous y reviendrons ...

DECALCOMANIES

Fait assez remarquable pour l'époque à laquelle la maquette a été conçue, la planche fournie est très complète, particulièrement en ce qui concerne les marquages de servitude. Toutefois, elle a subi les outrages du temps avec ce qui semble être des traces de colle et des bavures (photo 80). Ainsi, certaines cocardes inutilisables devront être remplacées. Par ailleurs, les indications « RESCUE » sont imprimées en blanc sur fond bleu alors que, sur l'appareil qui nous intéresse, elles étaient composées de lettres noires, sans fond. Enfin, renseignement pris auprès de Pedro Rescue Helicopter Association (voir en fin d'article), l'aéronef sur lequel William Pitsenbarger était embarqué était



immatriculé 63-9711. Il convient donc de créer de nouvelles décalcomanies : j'utilise la police « USAAFSTENCIL » et procède à l'impression sur papier ordinaire que je compare avec la planche de décals afin, par tâtonnements successifs, de parvenir aux bonnes dimensions. Une fois satisfait, j'imprime sur du papier décal transparent que je laisse sécher une nuit avant de le recouvrir du produit Liquid Decal-Film (Microscale). Après une nouvelle nuit de séchage, la découpe (lame neuve !) peut commencer. Les surfaces ont également été préparées la veille par projection de vernis brillant. Bien évidemment, les décalcomanies d'origine accusent leur âge et le recours à l'assouplissant est nécessaire, tout comme de nombreuses précautions malgré lesquelles j'ai été confronté à quelques déchirements, heureusement limités. On laisse sécher une bonne nuit afin que l'assouplissant s'évapore complètement, puis une nouvelle projection de vernis brillant vient emprisonner et protéger nos décalcomanies. Malgré toutes les précautions prises, des effets de « silvering » sont présents à différents endroits et force est de constater que certains marquages ne se « fondent » pas dans la surface. Cela sera sans doute un point faible de la maquette terminée mais, compte tenu des éléments dont je disposais, je ne sais tout simplement pas mieux faire ...

SIGNALISATION

Les feux de position sont réalisés le plus simplement en utilisant des peintures translucides, vert à tribord et rouge à bâbord, puis une touche de vernis brillant.



Les clichés font apparaître un feu anticollision (○ photo 81) sur la gouverne bâbord (et, renseignement pris, uniquement sur celle-ci). Une chute de grappe translucide est mise en forme par ponçage, polie au Compound puis percée afin de recevoir une section d'épingle qui rend son aspect intérieur brillant. Après passage au Starwax pour plus de limpidité, notre feu est prêt. La section d'épingle qui en dépasse est insérée dans un trou foré dans la gouverne et collée en place



(photo 82).

ASSEMBLAGES

Nos sous-ensembles étant apprêtés (peinture, décalcomanies, vernis ...) vont maintenant devoir être assemblés. Comme il fallait s'y attendre, les premiers essais à blanc font apparaître des vides assez conséquents entre les pièces (○ photo 83). S'en suivent donc quelques applications de putty, des ponçages légers et l'utilisation de l'aluminium adhésif et de la roulette à riveter. Plutôt que de retoucher à la peinture, j'utilise du Rub'n Buff : cette cire métallique s'étale facilement au pinceau sans déborder et après séchage, il suffit de frotter la partie traitée avec



un coton tige pour obtenir un fini métal.

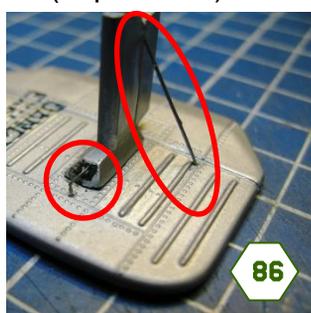
Ce produit existant en plusieurs teintes, j'ai choisi celle nommée « Silver Leaf », la même que la peinture utilisée sur l'ensemble du modèle. Une subtile différence apparaît toutefois entre les parties peintes et les parties traitées à l'aide de ce produit et c'est bénéfique car cela permet de créer des panneaux de nuances différentes, comme dans la réalité. Au final, on parvient ainsi à faire disparaître les joints disgracieux (photo 84).

RETOUR EN DECALCOMANIE

Au cours des manipulations nécessaires à l'assemblage, j'ai eu la très désagréable surprise de constater l'arrachement de certaines parties des décalcomanies. J'avais pourtant bien pris la précaution de protéger celles-ci sous une couche de vernis et je ne m'explique pas bien ce phénomène, sauf à considérer que cette planche de décals est très défectueuse, ce que je supputais déjà ... Toujours est-il qu'il m'a fallu recoller, utiliser un feutre Micron pour retoucher et vernir à nouveau ... Comme déjà dit, les marquages seront le maillon faible de cette maquette !

EMPENNAGES

Les pièces fournies dans la boîte ne représentent pas tous les détails de l'appareil réel. C'est le cas de l'aileron qui joint les deux gouvernes de direction et qui présente, dans la réalité, des tringleries de manœuvre (○ photo 85). Celles-ci sont créées à l'aide de chutes de photo



découpe et de fil étiré (○ photo 86). Les haubans (○ photo 87) sont également en fil étiré (photo 88).

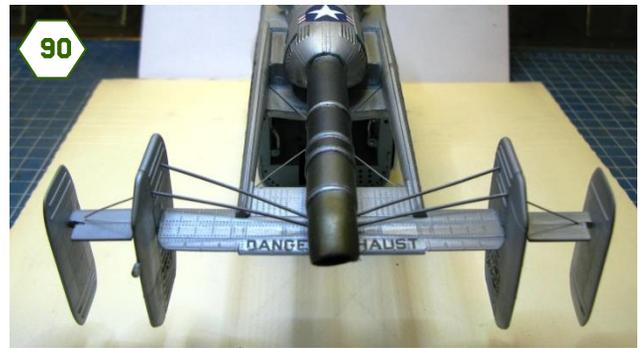


EMPENNAGES ... SUITE

L'observation de l'appareil réel fait apparaître des tringleries reliant les empennages verticaux à



la gouverne de profondeur (○ photo 89) et celles-ci n'ont pas été prévues par le fabricant de la maquette. Du profilé de Ø 0,8 mm est inséré et collé



dans des trous du même diamètre forés aux endroits idoines dans les ailerons et la gouverne de profondeur (photo 90). Ces opérations relatives aux empennages sont chronophages car il faut procéder, après réalisation de chaque pièce, aux phases de peinture et vernis, au pinceau. A ce stade, la tuyère est mise en place. L'ergot grossier moulé sur la pièce et destiné à joindre celle-ci a été éliminé et avantageusement remplacé par des pièces en photo découpe issues de la boîte à surplus, plus conformes à la réalité (○ photo 91).



MONTAGE INTERMEDIAIRE

Les vitrages sont collés aux portes et la précision des ajustages mérite ici d'être soulignée, compte tenu de l'âge de la maquette. Les portes rejoignent leurs emplacements et, même s'il reste encore beaucoup à faire, cela commence à ressembler à un hélicoptère (photo 92).



Pour autant, le chantier est loin d'être terminé ! La cellule ainsi presque achevée doit en effet recevoir toutes sortes de compléments : des trains d'atterrissage dont un examen montre qu'ils vont nécessiter beaucoup de travail, la bulle vitrée avant qui va requérir nombre transformations, le treuil qui méritera d'être détaillé, les éléments de détail du ventre de l'appareil, le filet à l'arrière de la cabine, les rotors ... Il y a encore beaucoup de travail avant que notre Pedro 73 soit prêt pour son roll-out.

TRAINS AVANT

Tous les maquettistes le savent, les trains d'atterrissage sont souvent le point faible des maquettes d'aéronefs : le respect de l'échelle implique des éléments de faible diamètre ou



93

épaisseur, ce qui induit une grande fragilité. Dans le cas présent, les trains avant sont constitués de deux pièces : une jambe de train qui semble assez robuste mais manque cruellement de détails (photo 93), et une pièce représentant les deux montants qui solidarise la jambe à la carlingue (photo 94). Outre que cette dernière apparaît très fragile, des essais à blanc montrent que l'un de ses deux montants est trop court, et qu'il n'existe pas d'ergot de positionnement pour fixer celui-ci à la cellule. Pour détailler la jambe, j'ai utilisé de

94



l'aluminium adhésif et quelques pièces en photo découpe issues de la boîte à surplus, le marchepied étant recouvert d'abrasif 500 afin de simuler le revêtement antidérapant. On obtient



95



96

ainsi une jambe (photo 95) qui s'approche de la réalité (photo 96). Pour ce qui est des deux

montants, j'ai perdu beaucoup de temps à essayer de créer une pièce à partir de carte plastique (trop fragile), de corde à piano (impossible de plier aux bonnes dimensions), pour finalement me résoudre à créer deux montants séparés à partir de sections



97

d'épingles gainées de micro tube chirurgical (afin d'obtenir le bon diamètre) et pliées (photo 97).

TRAINS ARRIERE

Les deux pièces fournies (photo 98) méritent un bon ébarbage et quelques améliorations. J'ai



98

ajouté une durite maintenue en place par des colliers réalisés en aluminium adhésif. Malheureusement, la fragilité est là et j'ai dû remplacer l'axe recevant la roue, cassé lors des manipulations. Là encore, section d'épingle et micro tube ont été utilisés. Le résultat (photo 99) est acceptable.



99

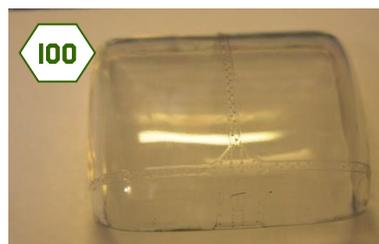
CANOPEE

Outre ses dimensions exactes, la pièce fournie par Testors (photo 100) est d'une belle limpidité et jointe presque parfaitement la carlingue, un point positif qui doit être souligné au regard de l'âge de la maquette. Mais avant de procéder à toute opération, il faut prendre en compte plusieurs contraintes



101

inhérentes au modèle F de notre HH43 : la couleur intérieure, bien sûr, mais aussi le sur-blindage frontal, les montants supplémentaires sur le vitrage et la grande antenne fouet (photo 101). Vu l'échelle, il ne peut être question de peindre la couleur intérieure depuis l'extérieur. Il va donc falloir masquer sur deux faces.



100

DU MASQUAGE ...

J'ai commencé par créer les montants supplémentaires spécifiques de la version F d'après les photographies dont je disposais : de la bande cache « Tamiya for curves » blanche est ramenée à une largeur de 2 mm puis placée aux endroits appropriés, d'abord à l'extérieur puis à l'intérieur. Ensuite, toutes les parties restantes sont masquées à la bande cache 10 mm, à l'intérieur comme à l'extérieur (photo 102). L'ensemble de



l'extérieur est alors protégé sous papier aluminium et l'intérieur est peint en Nato-Black. Les masques intérieurs retirés, quelques inévitables retouches sont faites au pinceau et l'ensemble intérieur est protégé à son tour. L'extérieur est alors traité en trois phases : Nato-Black, puis la couleur métallique générale, puis vernis mat. Tous les masques ayant alors été retirés, les dernières retouches sont réalisées au pinceau. Vient ensuite la phase de nettoyage au liquide vaisselle puis de rinçage à l'eau claire, après quoi une application de Starwax vient accroître la limpidité. Notre vitrage avant est prêt (photo 103).

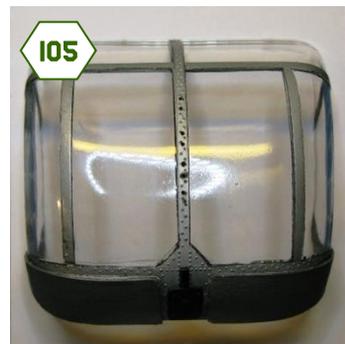
BLINDAGE FRONTAL

Les blindages additionnels spécifiques au modèle F, sur chaque côté du bas du vitrage (photo 101) présentent une forme et une courbure qui rend leur fabrication délicate : utiliser l'aluminium adhésif, ne figurerait pas l'épaisseur nécessaire et, à contrario, la carte plastique est trop rigide pour obtenir la courbure souhaitée. J'ai donc opté pour l'utilisation d'une bouteille de lait : le



matériau présente d'origine une courbure assez proche du résultat souhaité ainsi qu'une bonne flexibilité, son épaisseur est compatible avec l'échelle et sa découpe est assez aisée. De la bande cache est collée sur le vitrage, les contours souhaités y sont tracés afin de procéder au détournage d'un patron qui, une fois collé sur le matériau, permet une découpe exacte. La chaleur d'une cigarette incandescente permet d'obtenir la bonne courbure et, après peinture, le blindage est prêt à

être collé en place (photo 104). Sur la partie centrale du bas du vitrage, deux éléments fabriqués en scratch sont ajoutés : la base de l'antenne fouet, d'une part et la plaque sur laquelle étaient montés les haut-parleurs que l'on voit sur de nombreuses photos (mais dont l'appareil qui nous intéresse n'était pas équipé), d'autre part. Une fois ces éléments collés, notre vitrage (photo 105) est prêt à rejoindre la carlingue. Sur cette photo, les minuscules (\varnothing 0,4 mm) trous que l'on aperçoit sur le montant central sont destinés à recevoir ultérieurement les fixations de l'antenne fouet.



La bulle vitrée est ensuite solidarisée au corps de l'appareil : ma réserve de Micro Crystal Clear étant épuisée, on m'a proposé la colle Tamiya Craft Bond et mes doutes ont été vite levés car celle-ci s'applique facilement au pinceau, sèche assez vite (mais pas trop!) et devient bien translucide en moins de 24 H,

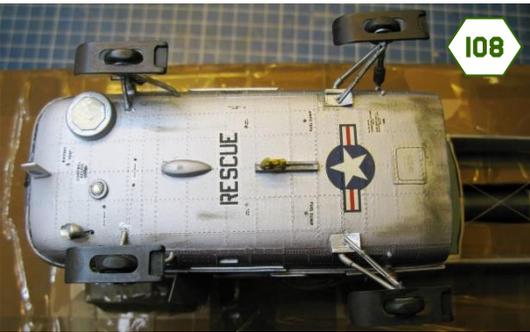
SUR LE DOS ...

La cellule assemblée, le moment est venu de compléter le ventre de l'appareil : outre quelques éléments de détail, il va falloir coller en place les trains d'atterrissage (opération que je crains). Pour pouvoir mettre l'appareil sur le dos de façon stable, je réalise un coffrage en carton (photo 106).



MISE EN JAMBES

Le ventre de la machine étant accessible, le phare de recherche et le crochet d'élingue sont mis en place. L'appareil qui nous intéresse était équipé d'une antenne saumon à l'avant (photo 107) et celle-ci est réalisée en scratch, à partir d'une pièce de la boîte à surplus et d'une décalcomanie



maison. On procède alors au collage des trains, une affaire délicate compte tenu de leur configuration et des pièces modifiées ou créés par mes soins. En fin d'opération et après avoir posé l'appareil sur ses pattes afin de vérifier que chacune d'entre-elles porte bien au sol, les dernières retouches de peinture sont réalisées au pinceau et le ventre de l'appareil est terminé (photo 108).

TREUIL

Les pièces fournies sont là encore succinctes et fragiles (photo 109) et j'ai dû remplacer la



barre supérieure par une section d'épingle. Après quelques modifications, perçage de trous fins et utilisation de fil métallique de Ø 0,2 mm (que l'on s'abstient de peindre), on obtient un résultat (photo 110) assez conforme à la réalité (photo 111).

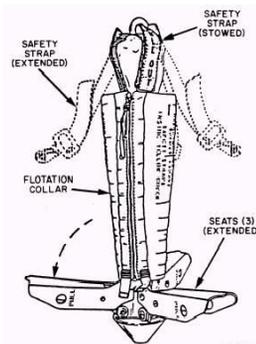


JUNGLE PENETRATOR

Le terme mérite explication : Les hélitreuillages ont longtemps été réalisés à l'aide d'un collier matelassé que la personne secourue glissait sous ses aisselles. Pas de problème en terrain découvert mais, face à la jungle vietnamienne, les équipages des hélicos de sauvetage furent rapidement confrontés au fait que ce baudrier et le câble se trouvaient bloqués par la végétation et n'arrivaient pas au sol. Il fallait quelque chose de plus lourd et, après quelques bricolages sur le terrain, un outil fut créé et normalisé. Ce « pénétrateur de jungle » dont



croquis ci-contre est constitué d'une ossature en métal dotée de trois « sièges » repliables dans sa partie basse, d'un collier de flottaison en longueur et, sur sa partie haute, de sangles de maintien dépliées. Bien évidemment, cet équipement ne peut être réalisé qu'en scratch : tube fin (âme de coton-tige) enfilé sur une tige de métal, carte plastique et divers éléments de la boîte à rabiot sont mis à contribution. Même si le résultat (photo 112) ne reproduit pas absolument la réalité (photo 113), il a la mérite de donner un peu de « vécu » à notre PEDRO 73.



ANTENNAGE FRONTAL



De minuscules brins de cuivre torsadés sont collés dans les trous précédemment forés dans le montant central de la verrière et une section de corde à guitare est introduite dans les œillets ainsi réalisés. Toutes ces pièces ont au préalable reçu une couche d'apprêt afin de permettre l'adhésion de la peinture noire. Une pointe de colle cyano vient solidariser l'antenne au support et, après les inévitables retouches au pinceau « trois poils », notre antenne fouet ajoute au réalisme de la maquette (photo 114).

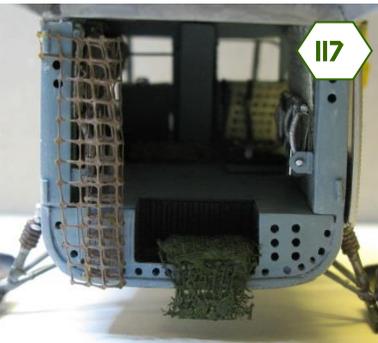
ANTENNE FILAIRE

Sur les photos de l'appareil réel, on peut voir un fil d'antenne qui part de l'entretoise centrale pour rejoindre un pylône situé à l'extrémité arrière de la poutre bâbord. Sur l'entretoise, le plot de départ a été percé et du fil de pêche très fin est passé dans l'orifice et collé. Le pylône est réalisé à partir de carte plastique et percé d'un trou à son extrémité supérieure, dans lequel le fil est passé puis collé à la cyano. Ainsi tendu, notre fil est peint en noir (photo **115**).



FILET DE SECURITE

Au Vietnam, les portes arrière n'étaient pas montées sur les H43. Outre que le climat le permettait, l'accès à l'appareil et sa défense (tirs vers l'arrière) étaient ainsi facilités. Toutefois, pour éviter la chute d'un passager ou de matériel, un filet de sécurité était tendu (O photo **116**).



Les recherches dans la boîte à surplus s'avérant vaines, un tour en cuisine m'a permis de trouver un filet à pommes de terre ... Il est assez fin, souple et, contrôle effectué, les mailles sont de la bonne taille. Après peinture, il est roulé sur lui-même et collé à bâbord. Pendant que j'étais dans cette zone et ayant constaté un défaut dans le bas du plancher arrière, j'ai voulu cacher celui-ci : un peu de gaze chirurgicale traitée à la colle blanche diluée, un coup de peinture ... un filet de camouflage

partiellement déroulé est ainsi réalisé (photo **117**).

ROLL OUT

Arrive enfin le moment tant attendu où l'aéronef peut « rouler dehors » (roll-out), c'est-à-dire être sorti de son hangar pour la présentation. La voilure tournante est manquante et sa réalisation est un chantier qui peut s'avérer plus long et compliqué qu'il n'y paraît, mais l'hélico est, sauf cet aspect, complet à ce stade. On peut examiner l'apparence générale finale et connaître un début de satisfaction après plusieurs mois de travail (photo **118**) ...

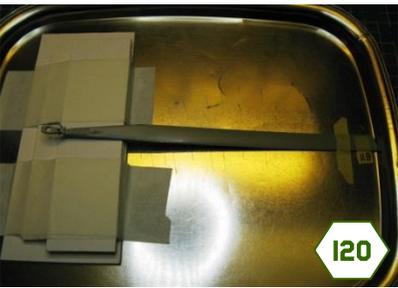


PALES

La encore, les pièces fournies par Testors sont succinctes et, surtout, un gros problème apparait en ce qui concerne les pales : outre une courbure beaucoup trop accentuée sur l'une d'entre-elles, de nombreuses traces d'éjection sont présentes (photo **119**). Pour corriger (tant que faire se peut) ces défauts, chaque pale a été solidarisée par adhésif sur un gabarit en carton



119



120

fixé à un plateau en métal (photo **120**) puis un sèche cheveux (faible distance, forte puissance) a été utilisé pour parvenir à la courbure souhaitable. Dès celle-ci obtenue, le plateau est placé au réfrigérateur afin de fixer définitivement la forme. Malgré tous mes efforts, une pale est restée voilée en plusieurs endroits. S'il convient de donner crédit au fabricant pour la finesse des bords d'attaque, les têtes de pales méritent toutefois amélioration au sens où les rivets qui les garnissent sont sous-dimensionnés (photo **121**).

J'ai donc procédé à leur abrasion puis foré des trous à leurs emplacements, après quoi des



121

sections de profilé Ø 0,8mm sont collées dans les dits trous en prenant soin de laisser dépasser la même longueur sur chaque face de la pale. Après séchage de la colle, un ponçage régulier arase et aligne tous nos rivets « faits maison » (photo **122**).



122

TETES DE ROTORS

Dans la configuration spécifique au Huskie, chaque rotor est constitué de l'alignement de deux pales. Les pièces fournies permettent un assemblage simple et solide mais la tête de rotor (photo **123**) manque cruellement de détails lorsqu'on la compare à la réalité (photo **124**).



123

J'ai commencé par appliquer du mastic afin d'obtenir un élément central correct, puis quelques perçages sont réalisés aux diamètres et endroits idoines. La carte plastique, le fil étiré, des



124

éléments en photo découpe (boîte à surplus) et des sections d'épingle sont alors mis à contribution. Cette opération est plus simple à écrire qu'à réaliser car elle est très chronophage : il m'a fallu quatre après-midi pour transformer mes rotors (photo **125**).



125

Le problème de la pale voilée a été résolu ... en la supprimant ! Je me suis basé sur le fait que les pales d'un hélico doivent parfois être changées (usure, dommages ...) et que je pouvais donc présenter l'appareil en situation de maintenance. Reconstituer la tête de rotor démontée a requis



126

pas mal de travail mais le résultat (photo **126**) donne un peu plus de vie à la présentation.

23

(PRESQUE) PRÊT A VOLER

Les volets complémentaires ayant été mis en place, les rotors et leurs pales reçoivent leurs axes et viennent rejoindre la machine.

A l'exception de la pale manquante, notre Huskie est prêt à partir en mission (photo 128).

Moment important pour le maquettiste que celui où le modèle est enfin terminé !

On ne parle ici que de la maquette en elle-même car sa mise en situation (élaboration d'un diorama donnant vie à l'appareil) va encore nous demander du travail ...



PERSONNALISATION

Les équipages CSAR devaient souvent faire face à des tirs ennemis et, pour se défendre,



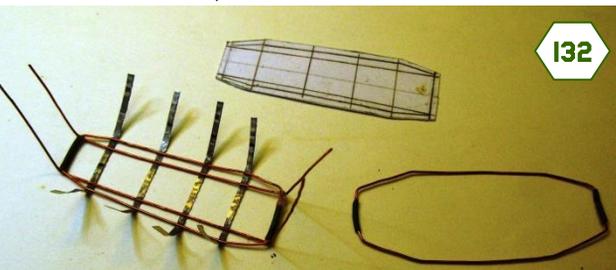
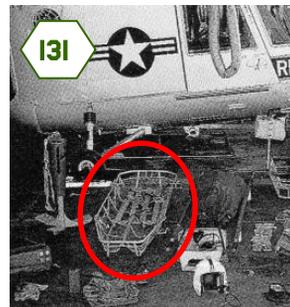
emportaient différents armements. Le plus répandu d'entre eux était le fusil d'assaut M16 (on peut en voir un entre les mains de William Pitsenbarger sur la photo en page 1). J'avais cette arme à l'échelle dans ma boîte à surplus (tiroir « armements individuels ») et l'ai donc ajoutée près du siège du pilote (photo 129). J'ai aussi voulu représenter le casque de notre héros. Une vieille figurine de pilote a été décapitée, la tête évidée et



quelques pièces ajoutées (écouteurs, micro, câble de connexion ...). Une planche de décals alphabétique a été utilisée pour inscrire le surnom « Pits » sur le casque qui rejoint le siège du parajumpeur (photo 130).

CIVIERE

Pour donner un peu de vie à la saynète, j'ai souhaité reproduire quelques équipements garnissant la soute des hélicos CSAR à l'époque et, plus particulièrement, une civière Stokes (du nom de son créateur) faite de treillis métallique (photo 131). Malheureusement, les seules reproductions à l'échelle que j'ai pu trouver sur le net, en résine, évoquent le matériel actuel où un entoilage a remplacé le treillis. Je tenais beaucoup au réalisme qui serait apporté par cette civière et me suis donc engagé dans une réalisation en scratch qui m'a demandé temps, patience et précision. Après avoir tracé un croquis à l'échelle, j'ai commencé par réaliser les armatures supérieure et inférieure en fil de cuivre.



forme, collées (photo 132), et complétées par du fil d'acier fin et du plastique étiré. L'ossature ainsi créée a



été complétée par du tulle de mariée découpé aux formes requises et collé à la colle blanche.

Après peinture en « Gun-Metal », l'ajout des planchettes de renfort du fond et des manchons de visibilité termine notre civière et je suis assez satisfait du résultat (photo 133).

BARDA DE SECOURS

Le maquettiste ayant horreur du vide, je ne pouvais laisser cette civière en l'état, d'autant que le matériel de secours emporté dans la soute des hélicoptères de sauvetage et qui permettait de faire face à toutes sortes de situations était aussi varié qu'abondant. Des pièces de la boîte à rabiot et quelques réalisations en scratch viennent donc s'ajouter : sac de couchage, tapis de sol, coffrets divers, trousse de secours, bouteille d'oxygène et masque respiratoire, corde ... constituent ainsi un lot de bord qui, d'après mes lectures sur le sujet, reflète assez la réalité (photo **I34**).



CHARIOT DE MAINTENANCE

J'ai retrouvé dans ma boîte à surplus un vieux kit Verlinden en résine « Cutting & Welding unit » au 1/35^{ème} qui permet de représenter un chalumeau oxyacétylénique et j'ai pensé que celui-ci pourrait convenir à la situation d'un appareil en maintenance. Je me voyais toutefois mal le

présenter à même le sol et ai donc imaginé de le positionner sur un chariot de maintenance réalisé en scratch (il n'était pas rare, à l'époque, que les mécaniciens bricolent de tels accessoires de servitude à l'aide de matériels de récupération : caisses à munitions, chutes de tôle ...). Une coque en plastique est recouverte de santal (minces feuilles de bois que l'on trouve dans les boîtes à cigares), des portes et tiroirs sont confectionnés dans le même matériau et des têtes d'épingle figurent les boutons de porte. La barre de traction, repliée, est réalisée en profilé et le tout reçoit une couche d'Olive-Drab, puis des roues (surplus au 1/87^{ème}) viennent compléter l'ensemble (photo **I35**). Le chariot est alors garni du chalumeau, d'une tête de pale patiemment reconstituée et de quelques outils. Un carton portant le logo du constructeur Kaman est dessiné sur Power-Point, imprimé sur bristol puis découpé et assemblé, il vient rejoindre cet équipement (photo **I36**).



présenter à même le sol et ai donc imaginé de le positionner sur un chariot de maintenance réalisé en scratch (il n'était pas rare, à l'époque, que les mécaniciens bricolent de tels accessoires de servitude à l'aide de matériels de récupération : caisses à munitions, chutes de tôle ...). Une coque en plastique est recouverte de santal (minces feuilles de bois que l'on trouve dans les boîtes à cigares), des portes et tiroirs sont confectionnés dans le même matériau et des têtes d'épingle figurent les boutons de porte. La barre de traction, repliée, est réalisée en profilé et le tout reçoit une couche d'Olive-Drab, puis des roues (surplus au 1/87^{ème}) viennent compléter l'ensemble (photo **I35**). Le chariot est alors garni du chalumeau, d'une tête de pale patiemment reconstituée et de quelques outils. Un carton portant le logo du constructeur Kaman est dessiné sur Power-Point, imprimé sur bristol puis découpé et assemblé, il vient rejoindre cet équipement (photo **I36**).



SECTION DE PISTE

Pour mettre en scène notre hélicoptère dans le contexte historique (base de Bien-Hoa, 1966), je souhaitais figurer une partie du décor à l'aide de PSP (Pierced Steel Planking), ces plaques de tôle perforées assemblables permettant de réaliser rapidement une piste d'atterrissage. A cette échelle, il existe sur le marché des réalisations en photo découpe qui font appel à l'assemblage de plaques pliées l'une après l'autre ... une solution fastidieuse. Des recherches m'ont permis de trouver une assez grande plaque (34 x 34 cm) en résine, très bien détaillée, fabriquée par True Details (Ref. 32002) et j'en ai donc fait l'acquisition (photo **I37**) Moyennant 30 US\$ (plus 20\$ de frais de port, soit bien plus que le prix de la maquette !)



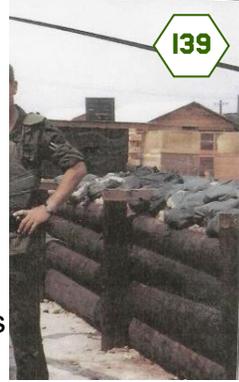
STRUCTURE DU DIORAMA



D'évidence, deux éléments essentiels sont à prendre en compte lors de la conception d'un diorama : les dimensions de la maquette, pour laquelle j'ai amené à l'échelle et détourné une vue de la notice de montage, et les dimensions de la vitrine qui recevra celle-ci, une plaque de contreplaqué étant découpée en fonction de ces dernières afin de servir de base. La plaque de PSP a alors été sciée, dans l'angle du terrain grossier, afin de configurer la scène selon un plan réfléchi après de nombreux tâtonnements (photo **I37**).

EMBOSEMMENTS

Sur les bases américaines au Vietnam, les aéronefs étaient partiellement protégés des éclats (attaques Viêt-Cong au mortier ou à la roquettes) par des « embossements » ou levées de terre maintenues par des rondins de bois (photo **I39**). Ces différences de niveau sont réalisées à l'aide de l'épaisseur de deux plaques de médium de



10 mm dans deux des angles de la base. Du carton fort et de la mousse de fleuriste sont alors utilisés pour créer du relief ou égaliser le terrain (photo **I40**). Avant de poursuivre, on procède à ce qui sera beaucoup plus difficile de réaliser ultérieurement, à savoir l'encadrement de l'œuvre à l'aide de baguettes de couvre joint couvertes de film adhésif ton « bois ». Ensuite et partout où cela est possible, de la peinture « brun-rouge » est grossièrement appliquée au pinceau : cette sous-couche servira de fond pour l'application à venir de la pâte à décor.

RONDINS

Pour figurer les rondins qui retiennent les levées de terre, j'ai acheté en surface de bricolage des tiges de bois légèrement rainuré de Ø 8mm. Des sections de 10 cm sont coupées puis quelques passages aléatoires d'une lime électrique viennent entailler le rondin et lui donner un aspect plus rustique. Après assemblage

à la colle blanche sur une mince feuille de carton, les rainures sont soulignées au feutre Micron puis un jus vert olive est appliqué sur l'ensemble. Les montants



verticaux sont réalisés de la même façon à partir de baguette 5 x 5mm. L'opération est assez simple mais la réalisation d'un total d'environ un mètre linéaire demande tout de même un peu de temps (photo **I41**) ...

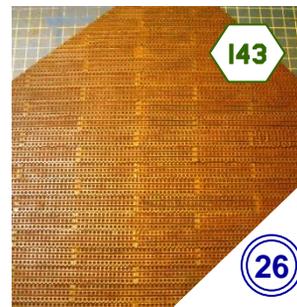
LATERITE

Caractéristique du Sud-Est Asiatique, la latérite est omniprésente sur la majorité des terrains locaux. Pour représenter cette terre rougeâtre (et très poussiéreuse par temps sec), j'utilise de la poudre à décor Faller qui, une fois additionnée d'eau, donne une pâte que l'on peut « tartiner » à la spatule sur les reliefs. Avant qu'elle ne soit sèche, il est possible de marquer des empreintes figurant des traces de passage. Ensuite et afin de rompre l'uniformité chromatique, quelques zones en creux sont soulignées à l'aide d'un peu de peinture brun-rouge (photo **I42**).



PEINTURE DE LA PISTE

J'ai conçu la teinte des plaques de PSP en fonction de photos d'époque et de ce qui se passe dans la réalité : la peinture olive-drab qui recouvre les plaques neuves s'écaille au fil du temps et le métal nu apparaît sur les bords, avec par endroits des traces de rouille. Poussière et humidité viennent aussi combler les trous et les creux au point de « fondre » les plaques dans le sol. L'ensemble initialement peint en Gun-Metal reçoit un jus Olive-Drab, une application de pâte à décor est lissée à la spatule humide pour ne subsister que dans les creux, le contour de chaque plaque est souligné au crayon graphite et du pastel « rouille » est appliqué ici et là (photo **I43**).



MIRADOR

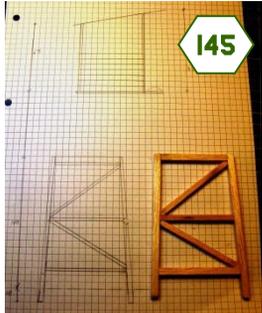
Une fois tous les éléments de décor fixés à la colle blanche sur la base j'ai constaté que le coin supérieur gauche du diorama était désespérément vide (photo 144).

J'ai alors conçu le projet d'une « maquette dans la maquette » : une tour de guet aurait non seulement l'avantage de combler cette vacuité mais ajouterait également un peu plus de vie à la scène. Un examen de photos d'époque m'a permis de tracer un croquis à l'échelle puis baguettes de balsa et colle blanche sont mises à contribution (photo 145).

Une fois la structure porteuse construite, les planches de la guérite sont réalisées une par une à l'aide de touillettes à café en bois. Cette opération peut paraître fastidieuse, mais elle n'est rien comparée à la préparation des 39 sacs de sable nécessaires : sortis de ma boîte à surplus tels que fournis par le fabricant, chacun d'entre eux doit être ébarbé et poncé avant peinture ... la patience est mise à rude épreuve ! De fines tiges de bois (dont l'usage précédant était de diffuser de l'encens) et des cure-dents sont assemblés pour confectionner l'échelle d'accès et du fil à fusible peint en noir est fixé le long de l'un des piliers afin de figurer l'alimentation électrique. Notre mirador est presque terminé (photo 146).

AMENAGEMENTS

Presque seulement, car il convient de lui adjoindre quelques détails pour qu'il vive. A partir de divers éléments issus de la boîte à surplus sont ainsi ajoutés un coffret électrique d'où sort le câble qui alimente un phare de recherche, un coffre qui pourra servir d'assise au guetteur, un casque, une gourde, un carton, une musette, des caisses de munitions ... L'armement défensif de ce poste est également puisé dans la boîte à rabiot : quelques grenades et une mitrailleuse M60 dont la bande de munitions est réalisée en scratch. Autre fabrication maison réalisée grâce à des chutes de photo découpe, un transistor. Un paquet de cigarettes et un briquet Zippo sont également fabriqués à l'aide de carte plastique. Pour tuer le temps pendant la garde, la lecture (ou, plutôt, la visualisation) d'une revue s'impose : j'ai donc posé là une double page d'un magazine masculin. Les deux photos sont un clin d'œil historique, puisqu'elles représentent la pulpeuse Ann Margret, actrice qui vint faire plusieurs shows au Vietnam pour les boys, dès 1966 (bon d'accord, il faut une loupe pour la reconnaître). On ne verra que peu de tout ce travail de détail (photo 147 à 149) une fois le toit posé, mais je sais que c'est là ... et j'ai pris plaisir à réaliser ce mirador.



145



144



146



147



148



149

27

FIGURINE PILOTE

Rien de tel pour donner vie à un diorama que la présence d'un personnage. S'il ne pouvait être question de reproduire « Pits » lui-même, un pilote d'hélicoptère complèterait bien la scène et, après quelques recherches sur le net, j'ai trouvé ce qu'il me fallait : une figurine en résine produite par Aerobonus sous la dénomination « US Army Helicopter Pilot, Vietnam War ». Celle-ci a l'avantage d'offrir le choix entre deux têtes : l'une casquée et l'autre coiffée d'un chapeau (photo 150). Notre hélico étant immobilisé, c'est cette dernière qui est privilégiée. Après un ébarbage soigneux des pièces, la tête est réservée et les bras



sont collés au torse. Même si la jonction est assez bonne, plusieurs opérations successives mastic/ponçage sont nécessaires à l'obtention d'un résultat satisfaisant. La figurine reçoit ensuite une couche d'apprêt avant d'être peinte en Olive-Drab, après quoi un jus sombre est appliqué dans les creux et un brossage à sec est effectué avec une teinte légèrement plus claire sur les reliefs. Après avoir peint gants et paquet de cigarettes, les chaussures sont teintées en brun clair avant de recevoir un brossage à sec brun-rouge qui rappelle la latérite. La tête est peinte en couleur chair claire puis les détails (yeux, bouche ...) sont repris à la gouache avec un pinceau « trois poils » ou une tête d'épingle. Un vernis mat vient terminer le travail (photo 151).



FIGURINE MECANICIEN

Issue de la boîte à surplus, une figurine « US Marines » est préparée de la même façon que la précédente, avec beaucoup de mastic. La coupe du treillis étant typique de la 2nde guerre mondiale (en particulier les poches de poitrine), il me fallait cacher cet anachronisme, ce pourquoi j'ai découpé un tablier de protection dans de la feuille métal (collerette de bouteille de vin). La présence de cet accessoire est justifiée par un complément sous la forme d'un masque à souder réalisé en scratch. J'ai ajouté un bracelet-montre : une fine bandelette de feuille métal est enroulée autour du poignet puis un disque est découpé à l'emporte-pièce dans de la carte plastique fine et collé sur le bracelet. Après peinture, une goutte de vernis brillant vient figurer le verre. Pour terminer, j'ai peint un tatouage sur l'avant-bras (photo 152). La réalisation de figurines n'étant ni mon exercice préféré ni mon fort, j'ai poussé un ouf de soulagement quand ces opérations furent terminées !



A LA RECHERCHE DE LA PALE PERDUE ...

Un visiteur observant mon travail à ce stade a observé qu'il manquait une pale à mon hélico et m'a demandé où elle était. Il n'en fallait pas plus pour me faire inventer un scénario plausible : la pale démontée est partie en réparation ou à la casse et une pale neuve vient d'être livrée, dans son emballage d'origine. Du carton fort est recouvert de balsa pour fabriquer une caisse en bois aux bonnes dimensions sur laquelle j'ai ajouté un étiquetage maison (photo 153).



DETAILS COMPLEMENTAIRES

Notre HH43 est stationné sur « son » emplacement et une pancarte portant son N° (9711) a été plantée, elle porte au verso le logo « Pararescue », et les N° escadrille et détachement (photos 154 & 155). Il restait un espace bien vide près du mirador et j'y ai donc implanté un brasero où l'on brûle des déchets : un fût à carburant de la boîte à surplus et quelques chutes de balsa suffisent à réaliser ce complément (photo 156).



ECRAN DE FOND

Rien de plus navrant que des photos de maquettes où l'on aperçoit alentour meubles et objets de la vie quotidienne. Un écran de fond s'impose, qui a en outre l'avantage de participer à la mise en situation au sens où il précise l'environnement. Un cliché de jungle vietnamienne a été sélectionné, il est imprimé trois fois (dont une inversée) sur papier photo afin d'obtenir la bonne longueur et l'ensemble est collé sur du carton d'encadrement de 2 mm d'épaisseur. Fidèle à mes habitudes, j'ai ajouté ma « signature » : la photo d'un Huskie en vol a été patiemment détournée et collée sur ce fond (photo **157**).



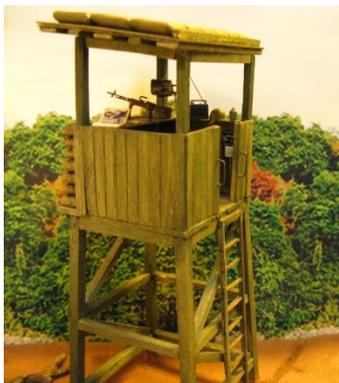
MISE EN SCENE

Le moment final tant attendu est enfin là, où chaque élément vient prendre sa place et donner un sens à la scène. Tous les composants sont collés à l'endroit idoine, sauf l'hélicoptère qui est simplement posé : il peut ainsi être déplacé pour être examiné de plus près. La surélévation dans le coin inférieur droit est recouverte d'un texte et d'une photo évoquant la mémoire de William Pitsenbarger, terminant ainsi notre diorama (photo **158**).



RACONTER UNE HISTOIRE

Pour le maquettiste, un diorama a pour but de raconter une histoire et, en l'occurrence, les quelques photos qui suivent permettent d'imaginer le scénario suivant : nous sommes sur la base de Bien-Hoa le 10 Avril 1966, veille de l'opération Abelene au cours de laquelle William Pitsenbarger trouvera la mort. L'hélicoptère PEDRO 73 à bord duquel il s'envolera demain est immobilisé pour maintenance. Une caisse contenant la nouvelle pale est prête à être ouverte et un mécanicien vient de travailler au chalumeau sur la tête de pale. Le pilote de l'appareil s'enquiert auprès de lui de l'avancement des travaux. Dès ceux-ci terminés, la civière et le matériel à terre seront chargés, un vol test effectué et l'hélicoptère sera prêt pour sa mission ...



CONCLUSION

Beaucoup de travail a été nécessaire pour obtenir un résultat convenable sur cet hélicoptère : 350 heures ont été consacrées à cette réalisation, dont 260 pour l'appareil et 90 pour le diorama. Outre que je ne travaille pas vite, l'âge de la maquette a induit pas mal de complications ... Toutefois, réaliser la reproduction de cet aéronef atypique et dont les représentations à cette échelle sont rares méritait bien que l'on y consacraît du temps !

BIBLIOGRAPHIE

- *KAMAN H-43 AN ILLUSTRATED HISTORY*
WAYNE MUTZA
(SCHIFFER MILITARY HISTORY)
- *THEY CALLED IT NAKED FANNY*
SCOTT HARRINGTON & JOE BALLINGER
HELICOPTER RESCUE MISSIONS DURING
THE EARLY YEARS OF THE VIETNAM WAR.
(HELLGATE PRESS)
- WWW.PRIMEPORTAL.NET

REMERCIEMENTS

Comme habituellement, ma gratitude va d'abord à mon épouse, pour sa patience et ses suggestions souvent très utiles. Ma reconnaissance va aussi à mes collègues du Maquette Club des Muges dont les conseils avisés sont prodigués dans une ambiance très conviviale. Enfin, un grand merci à Chris TAYLOR : sa réactivité et la précision des informations que son organisation Pedro Rescue Helicopter Association (www.pedroafrescue.org) m'ont fournies ont été déterminantes pour l'authenticité de nombre de détails.

