



SIKORSKY S-51A DRAGONFLY

AERONAVALE FRANCAISE

SAIGON 1952 ESCADRILLE 58.S

MAQUETTE AU 1/72^{eme} PAR CHRISTIAN STOCK



PREAMBULE

Parmi les phénomènes déclencheurs nombreux et variés qui poussent un maquettiste à acquérir et réaliser une maquette, la visualisation d'un matériel est souvent un élément moteur : on a vu un appareil (photo, vidéo, réalité ...) dans un contexte donné et cela a suffi à créer l'envie. Pour peu que celle-ci soit assez prégnante, la recherche et l'acte d'achat surviennent plus ou moins rapidement et un nouveau chantier peut être ouvert ...

En l'occurrence, le Sikorsky S-51 a toujours fait partie de ma liste de souhaits et il m'a suffi de revoir un vieux film dont l'action se déroule pendant la guerre de Corée (Les ponts de Toko-Ri, 1954, avec Grace Kelly, William Holden et Mickey Rooney), pour que les apparitions régulières de cette voilure tournante dans le scénario motivent mon passage à l'acte.

Ceux qui suivent mes réalisations le savent, j'aime bien reproduire des appareils relativement rares et, en l'espèce, réaliser la construction de l'un des plus anciens hélicoptères opérationnels au monde se doublait de l'idée de le représenter aux couleurs de la Marine française qui, à ma connaissance, n'exploita en Indochine que deux exemplaires de cet aéronef (sur Dien-Bien-Phu, entre autres, Photo 01).

L'APPAREIL

Igor SIKORSKY conçut le S-51 dès 1942, le premier vol eut lieu en 1943 et la première mission de sauvetage par hélitreuillage fut réalisée en Novembre 1945, c'est dire si cette machine eut un rôle de précurseur ! Un total de 300 exemplaires furent produits jusqu'en 1951, sans compter les 133 construits sous licence par l'anglais Westland.

Outre qu'il fut le premier hélicoptère au monde à connaître une version civile, cet hélicoptère fut utilisé par les forces armées de nombreux pays dont les USA, la Grande Bretagne, plusieurs pays du Commonwealth et la France (Marine et Armée de l'air).

Il fut ainsi utilisé dans les conflits de Corée, d'Indochine et d'Algérie, dans des missions de transport, de sauvetage et d'évacuation sanitaire.

Compact et muni d'un rotor à trois pales, son moteur radial de 450 Cv lui permettait une vitesse maximale de 198 Km/h et une autonomie de 440 Km, avec une capacité d'emport utile de 660Kg. A l'avant de l'appareil, le pilote bénéficiait d'un nez abondamment vitré conférant une excellente visibilité frontale et latérale, tandis qu'une banquette située à l'arrière de la cabine pouvait accueillir trois passagers.

LA MAQUETTE

Beaucoup de productions ont été opérées par de nombreuses marques à l'échelle du 1/72^{ème} (mon échelle de prédilection) et, dans un premier temps, j'ai commis l'erreur d'acheter le modèle de la marque MACH2.

L'examen de cette maquette a vite douché mon enthousiasme tant elle est approximative et grossière ... j'espère pouvoir la revendre (il faudra solder !). J'ai alors acquis la boîte LF Models (Photo 02) qui, outre le fait qu'elle contient des décalcomanies permettant de représenter un Hélico français (Escadrille de servitude S58, Indochine, 1952), comporte des pièces en photo découpe et en résine qui nous aideront à détailler l'appareil.

LES COMPLEMENTS

Cette fois-ci, je n'ai pas acheté de monographie et me contenterai de photos du net. Par contre, j'ai acquis le kit de masques adhésifs de marque Peewit dédié à cette maquette.

Au total, un budget d'un peu moins de 40€ pour l'ensemble (maquette + masques), port compris. On devrait donc pouvoir, pour un coût très raisonnable, s'amuser pendant quelques heures ...



EXAMEN

A l'ouverture de la boîte (Photo 03), on constate que les grappes sont moulées dans un plastique assez dur, que la gravure des lignes de structure et des différents détails est assez fine et précise et qu'il n'y a que très peu de traces d'éjection. En revanche, l'absence d'ergots de positionnement nous laisse présager des séquences d'assemblage compliquées.

Les parties transparentes sont assez limpides mais ne comportent pas de bordure d'arrêt, impliquant un risque élevé de hublots tentés par l'évasion ... La planche de photo découpe, assez fournie, devrait permettre de réaliser pas mal de détails et les décalcomanies sont précisément dessinées, avec des couleurs apparemment bien couvrantes. La seule pièce en résine concerne le bas du nez qui est spécifique à la version française, nous y reviendrons.



EQUILIBRE

La notice de montage (rédigée en tchèque et en anglais) paraît initialement compliquée mais, après étude et compréhension de sa logique, on détermine assez rapidement quelles sont les pièces à utiliser selon la version choisie. Les dessins restent toutefois compliqués et il est parfois difficile de déterminer le positionnement de certains éléments avec précision. Aucune indication n'étant donnée quant au lest souhaitable à l'avant de l'appareil afin que celui-ci ne repose pas sur sa queue, une mesure de précaution s'impose : j'ai collé à la cyano quelques sections de fil de soudure en plomb sous le plancher (Photo 04).



CHIRURGIE

L'abondance de photo découpe me laisse penser que l'intérieur pourra être suffisamment détaillé pour être visuellement intéressant mais que l'on n'en verra que très peu ... sauf à ouvrir une porte. Je me suis donc lancé dans une très délicate (et risquée !) opération chirurgicale consistant à découper l'ouverture bâbord, utilisant progressivement outil à graver, cutter et scie Tamiya (Photo 05). La porte sera inévitablement abîmée dans



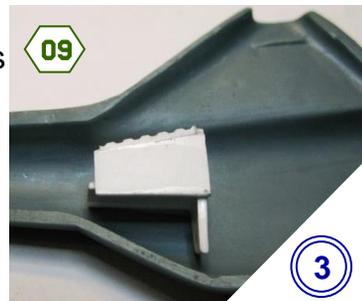
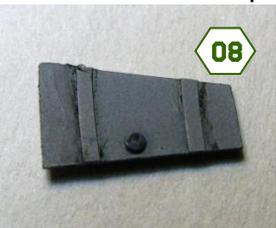
l'opération mais j'ai une ou deux solutions à cet égard. La glissière inférieure, partiellement détruite, est remplacée par une petite section de profilé 0,5 x 0,5 mm. Une photo d'époque montre une trappe ouverte sur la partie arrière de l'appareil (Photo 06) et, d'après un croquis détaillé sur le site d'archives du constructeur (www.sikorskyarchives.com),



il s'agit d'un coffre à bagages. Il m'a semblé que représenter cet aspect pourrait être un plus et, après avoir pris une empreinte de la trappe (bande cache + stylo), j'ai découpé celle-ci (Photo 07). J'ai ensuite fabriqué une nouvelle trappe à l'aide de rhodoïd légèrement courbé au sèche-cheveux, sur laquelle charnière et

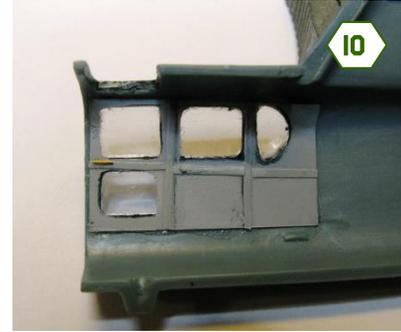


fermeture sont représentées en fil étiré (Photo 08). Un copieur de formes sert alors à fabriquer des gabarits en bristol qui épousent bien la courbure interne de la carlingue et, une fois satisfait du résultat, on procède à la découpe des plaques en carte plastique qui formeront notre coffre (Photo 09). Celui-ci, compte-tenu de son épaisseur, sera collé ultérieurement.



DECORATION INTERIEURE

L'intérieur de la carlingue est uniformément nu, sans la moindre représentation des structures internes et ces hublots « flottants » m'inquiètent beaucoup. J'ai, par le passé, utilisé la méthode consistant à coller une plaque de rhodoïd sur la paroi interne afin de m'assurer que les hublots ne risquent pas de tomber mais c'était à des endroits où l'on ne verrait rien de l'intérieur par la suite. Cette fois-ci, l'intérieur sera bien visible et il convient donc que le rhodoïd couvre la totalité de la paroi. Après découpage et mise en forme, la plaque de rhodoïd reçoit de fines lanières de bande cache pour simuler les montants de structure ainsi que des masques protégeant les hublots et le tout passe en peinture. La tranche des orifices et celle des hublots est alors soulignée au feutre micron noir afin d'évoquer les joints de pourtour, puis les hublots sont collés en place. Après séchage, la plaque de rhodoïd est à son tour collée à la colle blanche, qui a le double avantage de permettre des ajustements et de devenir transparente au séchage. Ce processus est long mais le résultat, outre qu'il garantit le maintien des hublots en place et malgré ses imperfections (Photo 10), me semble de loin préférable à une paroi de plastique nue. Le seul problème, c'est qu'il faut recommencer de l'autre côté, me donnant l'impression que ce chantier n'avance pas ...



PETITS DETAILS

A toute chose malheur est bon, car le fait de répéter l'opération à bâbord m'a amené à prendre



en considération un détail : au bas de la porte, il existe un renfort de protection (Photo 10), qu'il serait regrettable de négliger. Mon rhodoïd interne a donc été découpé en conséquence (Photo 12). Sur l'avant de celui-ci j'ai aussi collé la console d'instruments fournie en photo



découpe et qui, si elle est visible, devrait constituer un plus (Photo 13).

HUBLOTS SUPERIEURS

La situation se complique pour ce qui est des hublots de toit car ceux fournis sont très étroits et, d'après la notice de montage, doivent être complétés par de petites pièces pleines au moulage imprécis. Les croquis Sikorsky et les photos en ma possession montrant des hublots plus larges et séparés par une partie pleine au centre (Photo 14), j'ai été convaincu de procéder autrement. J'ai récupéré le hublot de la porte ainsi qu'un hublot de la boîte à surplus et les ai ajustés aux dimensions requises afin qu'ils couvrent l'entièreté de la partie évidée du toit. La limite entre la partie vitrée et la partie pleine est tracée à l'outil à graver et cette dernière est occultée par une fine bande d'aluminium adhésif. Le hublot est ensuite teinté à la peinture translucide verte Tamiya, ses tranches sont soulignées au feutre Micron noir, puis il est collé en place (Photo 15). Il y aura par la suite une inévitable séance mastic mais au moins les formes générales et



les courbures sont elles respectées. Parallèlement, les faces internes du toit, sur chaque demi-coque, reçoivent un rhodoïd découpé, masqué et peint selon le même procédé que les parois latérales (Photo 16). Par la suite, un longeron central interne sera ajouté pour masquer la jointure. Cette opération ne pouvant être réalisée qu'après collage des deux demi-coques, la pièce devra être introduite par le nez, avant collage du vitrage frontal.

QUELQUES TROUS

La préparation des deux demi-coques est complétée par le perçage de trous qui seront utiles par la suite : ceux destinés à positionner le treuil mais aussi ceux qui recevront les marchepieds. L'entrée d'air à bâbord est percée pour ultérieurement recevoir une grille en nylon, plus authentique que le moulage d'origine. Afin d'éviter que celle-ci tombe dans la carlingue, une petite feuille d'imagerie médicale est collée sur la face interne (Photo 17).



INSTRUMENTS

La planche de photo découpe fournie dans la boîte nous permet d'améliorer la console verticale qui supporte le tableau de bord, mais elle est insuffisante à tout couvrir. Une décalcomanie issue de la boîte à surplus palie ce défaut. Par ailleurs, les photos de l'appareil réel montrent

quelques manettes (Photo 18) que j'ai tenté de reproduire à l'aide de fil étiré dont l'extrémité est aplatie à l'aide d'une cigarette incandescente. LF Models fournit également une impression photo qui, une fois collée sur le tableau de bord, est supposée être recouverte d'une pièce en photo découpe. Ayant constaté que cette dernière était légèrement surdimensionnée, j'ai préféré faire l'impasse, me contentant de souligner quelques détails au feutre argent

à pointe fine et de déposer à l'aide d'une épingle une goutte de colle blanche sur les cadrans pour évoquer le verre. Le résultat (Photo 19) me semble suffire car seul le Dieu des maquettistes sait ce que l'on en verra par la suite.

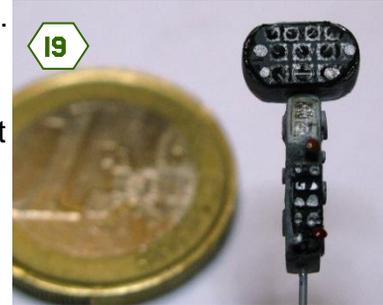
HABITACLE

J'ai utilisé l'outil à graver pour rompre la monotonie du plancher et de la cloison arrière ainsi que pour marquer les séparations entre les trois assises de la banquette arrière, fournie d'un seul tenant. Les piètements et renforts latéraux en photo découpe améliorent l'ensemble et, après peinture, j'ai ajouté de la bande cache peinte pour évoquer l'entoilage des sièges. Les ceintures de sécurité fournies en photo découpe sont alors peintes et mises en place, mais leur nombre étant insuffisant pour trois passagers, j'ai dû cacher ce manque en ajoutant une caisse, retenue par une sangle en feuille métal (collerette de bouteille de vin). Son avantage est qu'elle donne un peu de vie à cet ensemble (Photo 20).

Y A-T-IL UN PILOTE DANS L'HELICO ?

Dès le départ, j'avais l'idée de présenter un pilote aux commandes mais j'étais hésitant car la plupart des figurines disponibles sont équipées de casques de vol. Or les pilotes d'hélicoptère n'en étaient pas équipés dans les années cinquante. En général, ils volaient tête nue ou coiffés d'une casquette, avec un simple casque audio. J'ai finalement trouvé un équipage « pilotes de transport » correspondant à ces critères chez PJ Production (Photo 21) et en ai fait l'acquisition. Un essai à blanc semble prouver que la figurine est compatible

avec le siège mais il faut également compter avec les commandes de vol, et seul un véritable collage en place déterminera la validité du projet (au pire, je dispose d'un autre siège et de ceintures fournis dans la boîte). Après ébarbage, collage des membres et apprêt, la figurine passe au pinceau. Peinture d'autant plus compliquée qu'outre l'uniforme et le visage, il faut gérer une casquette, un casque audio et son micro, ainsi que le harnais ... qui doit être complété par des sangles qui rejoindront l'arrière et le dessous du siège. Des retouches successives sont donc inévitables et, même si elles mettent la patience à rude épreuve, le résultat (Photo 22) est là.



COMMANDES DE VOL

Les manches fournis demandent un ébarbage soigné et les palonniers en photo découpe sont assez difficiles à plier mais, après peinture, on obtient des éléments satisfaisants ... qu'il ne reste plus qu'à coller en place. Phase assez compliquée que de gérer quasi simultanément le pilote sur son siège, les manches, les palonniers et la console centrale, en s'efforçant d'aligner tout cela au mieux. Au final, tout étant assemblé, notre module intérieur est réputé complet (Photo 23) et pourra bientôt rejoindre l'une des deux demi-coques



PLAFOND

Comme précédemment évoqué, il convient de fabriquer un longeron central qui viendra par la suite cacher le joint supérieur entre les deux demi-coques. Pour ce faire, je me suis inspiré d'une photo d'un appareil en restauration qui montre un étroit longeron de plafond (Photo 24) sur lequel on peut noter une bouche d'aération (○), un plafonnier (○) et un boîtier de commande audio (○) sur lequel les passagers arrière branchaient leurs écouteurs. Il est probable



que l'on ne verra que peu de cet ensemble (Photo 25) par la suite mais il aura au moins l'avantage de cacher le joint de collage supérieur.

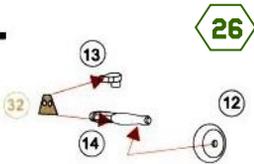
DECEPTION !

Hélas, un essai de positionnement à blanc du module intérieur dans une demi-coque m'a fait constater deux problèmes : d'abord, la tête du pilote touche presque le plafond, ne laissant qu'un espace de moins d'un millimètre. Impossible, dans ces conditions, d'envisager la mise en place du longeron préparé avec soin ... qui rejoint la boîte à surplus. Même s'il est un peu « haut » et vu le travail effectué, je conserve toutefois le pilote, en espérant que le joint interne entre les deux demi-coques ne se verra pas trop ... Ensuite, cet essai a mis en évidence une contrariété majeure : cela ne passe tout simplement pas, les deux demi-coques refusant de se joindre. Il est probable que mes parois en rhodoïd soient en cause mais il est également possible que la maquette elle-même soit imprécise. Toujours est-il qu'après un moment de découragement au cours duquel j'ai envisagé de tout abandonner, je me suis lancé dans une fastidieuse et longue opération de ponçage consistant à abraser le plancher et la cloison arrière, tant latéralement qu'en hauteur. La lente progression se fait avec de réguliers essais de positionnement jusqu'au moment où l'assemblage, qui reste délicat, semble pouvoir être réalisé sans espace vide entre les deux demi-coques. Mine de rien, j'ai consacré deux heures à ce redoutable exercice !

TRAIN AVANT

Avant d'envisager de coller les deux demi-coques, j'aime l'idée de préparer des sous-ensembles

E.



qui viendront compléter l'appareil par la suite. Je me suis donc penché sur la réalisation du train avant pour lequel la boîte fournit quatre pièces, dont une en photo découpe. Les assembler selon la notice relève de l'imagination, vu le peu de clarté de celle-ci (Photo 26),



et la construction proposée me semblait très fragile (un défaut souvent constaté

sur les trains de nombreuses maquettes). J'ai donc pris le parti



d'une amélioration « maison » en me référant à une vue de la réalité (Photo 27).

Une section d'épingle, qui assurera une bonne rigidité, est introduite dans un trou foré dans la fourche, puis gainée de micro tube chirurgical, les pièces de jonction avec le moignon de carlingue sont refaites en scratch (plusieurs essais successifs !) et on passe en peinture (Photo 28).

TRAIN PRINCIPAL

Les pièces fournies pour réaliser chacun des trains d'atterrissage (Photo 29), demandent un long ébarbage avant d'envisager leur exploitation. Mais le plus décevant est révélé par leur examen : les ergots et orifices de positionnement sont minimalistes, rendant le collage aléatoire et l'assemblage à venir très imprécis et d'une solidité peu sérieuse. Le constat est incontournable : tel quel, cela ne va pas le faire ! Il va falloir se montrer créatif et réaliser quelques éléments en métal afin d'obtenir un

ensemble plus robuste. J'ai commencé par éliminer les ergots existants pour forer des trous de $\varnothing 0,5$ mm à leur place, puis y ai introduit des sections de fil de cuivre du même diamètre, ajoutant au passage une nouvelle tige de positionnement à la base du moignon, là où il sera joint à la carlingue (Photo 30). Le premier avantage de ce matériau est qu'il nous offre la possibilité de réaliser de nouveaux ergots fins et solides, qui devraient nous permettre d'obtenir des montages robustes. Le second réside dans sa souplesse qui nous

permettra si nécessaire de procéder à des ajustages fins. Parallèlement, des trous sont aussi forés à l'angle idoine dans la carlingue puis des petits morceaux de carte plastique sont collés sur la face interne de celle-ci et percés à leur tour : la surépaisseur ainsi créée nous donne un « canal » assez long pour que nos fils de cuivre soient bien maintenus. De réguliers essais à blanc sont réalisés pendant toute cette phase de fabrication afin de s'assurer du bon alignement de l'ensemble (Photo 31).

CHIRURGIE



A l'avant du château supportant le rotor se trouve l'ensemble d'entrées d'air (0 Photo 32) que le fabricant de la maquette représente par une pièce assez grossière, surdimensionnée dans la largeur et sous-dimensionnée en épaisseur ainsi que par une grille en photo découpe. Je n'ai gardé que cette dernière pour la coller sur une nouvelle pièce fabriquée à

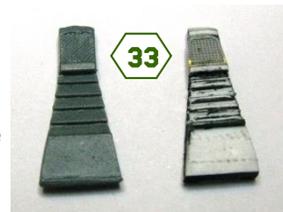
l'aide de carte plastique et de profilé, qui sera plus facile à ajuster en place (Photo 33).

CORRECTION

Accaparé par un autre chantier pendant plusieurs semaines, mon regard portait régulièrement sur les deux demi-coques en attente et l'examen de mes hublots supérieurs ne cessait de m'inquiéter. A bien y regarder, j'étais en effet de plus en plus convaincu que le joint médian entre les deux hublots serait irrécupérable et qu'il me fallait trouver une autre solution. Les deux hublots ont donc été décollés tout en gardant les plaques de rhodoïd intérieures et ont servi de gabarit pour découper un nouveau rhodoïd couvrant les deux espaces. Celui-ci est légèrement courbé à la main et reçoit sur sa face inférieure une petite section de profilé à chaque extrémité afin de compenser son manque d'épaisseur pour affleurer la partie supérieure de la carlingue. Une fois teinté en vert translucide, il est réservé et ne rejoindra son emplacement qu'après le collage des demi-coques (Photo 34). Pas sûr que cette solution soit idéale mais elle paraît préférable à la précédente.

COUP DE BLUES

A ce stade, impossible de reculer : on en arrive au collage des deux demi-coques qui, compte tenu des imprécisions déjà mentionnées, risque fort de s'avérer délicat. Les essais à blanc sont sans appel : la jonction est approximative et ce à plusieurs endroits. Un moment de déprime s'en suit, au cours duquel l'envie de jeter l'éponge le dispute à celle de jeter la maquette contre le mur. Il va falloir se ressaisir !



COLLAGE

Plutôt que de renoncer, je me suis alors décidé à tenter ce qui pouvait l'être en procédant par étapes. Dans un premier temps, le coffre à bagage est solidarisé à la demi-coque bâbord qui reçoit ensuite le module intérieur, celui-ci étant initialement fixé à la colle blanche qui permet des ajustages. Une fois satisfait du résultat, l'ensemble est consolidé à la cyano. Vient ensuite le moment délicat du collage des deux demi-coques, réalisé à la colle fluide Tamiya avec l'aide d'un bon serrage puis, après séchage, la colle cyanoacrylate est à nouveau mise à contribution pour parvenir à un assemblage robuste. Un rapide examen confirme ce qui était à craindre : l'entièreté du joint doit être mastiquée.

MASTIC ET ABRASIF

Je ne sais si mastic et ponçage sont les deux mamelles du maquettisme mais je préférerais ne pas avoir à pratiquer ce genre d'opération longue, fastidieuse et usante pour les nerfs.

Toujours est-il que, n'ayant pas le choix, je me suis lancé dans l'aventure avec du mastic liquide (Photo 35).



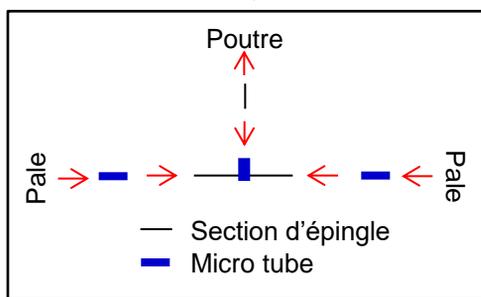
Après un premier ponçage aux abrasifs de plus en plus fins, une nouvelle application de mastic est réalisée là où nécessaire

et, après une nuit de séchage, une nouvelle séance de ponçage termine presque l'opération. Presque, car il est des endroits où une troisième application s'avère souhaitable. Il faut ensuite recréer les lignes de structure disparues dans cette séquence, ce qui est fait à l'aide de l'outil à graver dirigé par un adhésif spécifique à cet exercice (Photo 36). Là encore, l'opération est fastidieuse car il est impératif de remplacer fréquemment l'adhésif, de procéder à des passages successifs et, surtout, de ne pas se presser ! Les scories laissées dans les lignes sont ensuite éliminées à l'aide d'une brosse à dents.



ROTOR ANTICOUPLE

Le séchage du mastic impliquant des temps d'attente, ceux-ci sont mis à profit pour travailler sur d'autres sous ensembles tels que le rotor de queue. Dans le cas des S-51 utilisés par la France, celui-ci ne comporte que deux pales mais, si celles-ci sont assez bien moulées par LF Models, le moyeu qui doit les rassembler est grossier et doit être collé sans le moindre ergot d'ajustage, ce qui laisse présager un assemblage difficile et peu robuste. Comme on peut le voir sur le schéma ci-contre, un trou foré dans chaque pale permet l'introduction d'une section d'épingle qui



est ensuite gainée de micro tube chirurgical, puis un autre micro tube est percé dans son axe perpendiculaire pour être introduit au centre de l'aiguille joignant les deux pales avant de recevoir lui aussi une section d'épingle qui sera introduite à l'endroit



voulu à l'extrémité de la poutre de l'appareil. On obtient ainsi un résultat plus robuste et plus fin que celui proposé par la pièce d'origine (Photo 37).

TOITURE

Malgré tous mes efforts, le joint médian sur la partie supérieure du cockpit risque de rester visible et, pour cacher la misère, j'ai recouru à mon stratagème habituel consistant à appliquer sur cette zone de l'adhésif de masquage afin de créer un gabarit. Celui-ci est ensuite reporté sur de l'aluminium adhésif qui, une fois collé en place, passe à la roue à riveter (Photo 38) puis au mastic et à l'apprêt métal.



BULLE VITRÉE

Contrairement aux appareils utilisés par les forces américaines, les modèles utilisés en 1952 par la France ont un vitrage frontal qui ne descend pas jusqu'au bas de la carlingue. La partie basse est en effet tôle et incorpore deux phares d'atterrissage (○ Photo 39). Pour représenter cela,



LF Models nous invite à découper le bas du vitrage et à le remplacer par la pièce en résine fournie dans la boîte. Cette opération me semblant d'autant plus hasardeuse que la dite pièce est assez grossière et paraît fragile, j'ai opté pour une autre procédure : deux trous de Ø 2mm sont forés dans le bas de la bulle et la face intérieure de celle-ci est garnie d'aluminium adhésif dont le côté interne est peint du même gris que l'ensemble de l'habitacle (Photo 40). Il sera ainsi possible, par la suite, d'insérer deux lentilles de même diamètre dans les trous. Reste à coller cette bulle vitrée à la carlingue, ce qui est



fait à la colle à bois afin de ne pas ternir la transparence.

MASQUAGES

Les Tchèques sont vraiment inventifs car le kit de masquage Peewit comporte en effet deux planches d'adhésifs prédécoupés. La première permet de masquer les vitrages pour peindre leur entourage en noir afin de simuler le joint de caoutchouc, après quoi la deuxième planche offre des adhésifs légèrement plus grands couvrant le joint en question. Je n'avais encore jamais vu cela et l'idée paraît excellente en théorie, même si elle dépend largement de la qualité de la maquette. En l'espèce, les ouvertures ne sont pas précises et j'ai dû me limiter aux masques de la première planche, les autres débordant largement les surfaces à couvrir. Qui plus est, il est quelques endroits où il faut compléter par de la bande cache ... Après les vitrages, les autres ouvertures sont protégées grâce à des tampons de mousse ou, dans le cas de la porte ouverte, par la porte découpée, soigneusement conservée et complétée par de la bande cache (Photo 41).



AJOUTS

A ce stade, quelques pièces viennent compléter la cellule telles les pièces en photo découpe qui garnissent le ventre de l'appareil et la tuyère d'éjection (améliorée avec du micro-tube) et des trous sont forés pour ultérieurement permettre l'installation des antennes et tube de Pitot. Les marchepieds en photo découpe, très fragiles, sont peints séparément et ne seront collés qu'en fin de montage. Il en va de même des trains d'atterrissage qui ne rejoindront l'appareil qu'après les phases de peinture et décalcomanies. J'ai aussi ajouté deux petites découpes en rhodoïd sur mes hublots supérieurs, afin qu'ils affleurent mieux le toit.

PREPARATION

Les pièces métalliques ayant été traitées au Metal-Primer, il est essentiel de bien nettoyer la maquette avant de passer en peinture, ce qui est fait à l'eau savonneuse puis à l'alcool. Des voiles successifs d'apprêt gris Tamiya ont la triple utilité de protéger encore plus les parties en métal, de souligner les imperfections et de colorer les montants de la verrière, par transparence, de la teinte de l'habitacle. Après séchage, il s'avère que le joint entre la carlingue et la bulle vitrée est défectueux, tout comme celui situé sur la poutre. Il faut donc à nouveau se saisir du mastic, appliquer une couche et laisser sécher puis renouveler l'opération et procéder au ponçage. Un nouveau nettoyage s'impose alors, avant de projeter une nouvelle couche d'apprêt aux endroits en cause. Après séchage, un léger ponçage au tampon abrasif hyper fin est réalisé puis, après un nouveau nettoyage, on peut envisager de procéder à la « vraie » peinture. Franchement, alors même que je reprenais espoir, cette maquette décevante commence à me prendre la tête et j'ai hâte d'en voir la fin.

PEINTURE

J'ai choisi une bombe « Navy Blue AS 8 Tamiya » qui me semble bien correspondre à la teinte réelle mais, afin de représenter les différences de nuances qui sont visibles dans la réalité, un bleu légèrement dissemblable (Navy Blue 14 de Mr Hobby) est projeté (après un masquage soigneux) sur quelques endroits de l'appareil (trappes de visite, capots moteur ...). Toutes ces opérations sont d'autant plus longues qu'il est nécessaire de respecter un temps de séchage prudent entre chaque couche afin d'éviter de laisser des empreintes lors des manipulations. La maquette passe ensuite au vernis brillant avant séchage de 24 H (Photo 42).



DECALCOMANIES

Si l'examen de la planche de décalcomanies fournie dans la boîte paraît satisfaisant à première vue, la petite notice qui l'accompagne est plus inquiétante : il y est en effet précisé que le film support couvre l'entièreté de la planche et que les motifs doivent être découpés au plus près. Autre souci, le stencil à poser sur l'arrière de la poutre (indiquant le danger du rotor anti couple) n'est composé que d'une flèche et de mots sur fond transparent, ce qui implique de peindre en jaune la zone sur laquelle il sera positionné. La boîte a surplus me fournit heureusement un stencil à fond jaune. Les cocardes, détournées au plus près, ne posent finalement pas problème, mais les deux décalcomanies portant l'identification d'escadrille (58 S) se sont l'une et l'autre mises en configuration « tire-bouchon » dès leur retrait du film porteur. Il m'a fallu recomposer celles-ci signe par signe, grâce à une planche chiffres et lettres fort utile en pareil cas. Après une bonne nuit de séchage et quelques salissures aux endroits voulus, l'appareil est verni mat.

DEMASQUAGE

Si le retrait des masques est toujours un moment d'inquiétude pour moi, il l'est particulièrement dans le cas présent car ces hublots introduits depuis l'extérieur et l'approximation du tracé des ouvertures ont empêché un masquage aussi précis que je l'eus souhaité. Une fois tous les caches retirés et même si il y a peu de retouches de peinture à envisager (Photo 43), il faut se rendre à l'évidence : à l'exception de la bulle frontale, les vitrages sont ternes et leurs contours sont sales, la solution du rhodoïd intérieur trouve ici ses limites et cette maquette ne peut prétendre à un concours.



MISE SUR PATTES

Le montage des trains d'atterrissage n'est pas des plus simples mais mon système d'ergots de positionnement en fil de cuivre trouve là toute sa validité. Un premier collage est réalisé à la colle blanche afin de procéder aux ajustages qui sont nécessaires à l'obtention de dièdres identiques, puis le tout est consolidé à la cyanoacrylate. Un peu de mastic s'avère nécessaire à la jonction inférieure des ailerons avec la carlingue et après quelques retouches de peinture incontournables, notre appareil tenant bien en équilibre sur ses trois pattes peut faire sa sortie sur piste (Photo 44).



SIGNALISATION

Deux lentilles sont collées dans les emplacements prévus à l'avant de l'appareil pour figurer les phares d'atterrissage, puis un trou foré à l'extrémité de la poutre permet d'introduire une courte section de fil étiré transparent qui représente le feu anticollision. Les emplacements des feux de position sont peints en argent puis, après séchage, recouverts de peinture translucide : vert à tribord et rouge à bâbord.

AJOUT DE DETAILS

A ce stade, plusieurs éléments doivent être ajoutés pour compléter notre hélicoptère : d'abord, la porte découpée (Photo 07) est remplacée par une nouvelle, réalisée en rhodoïd courbé à la chaleur (sèche-cheveux) puis masqué et peint. Puis la trappe du coffre à bagages est collée en place. Viennent ensuite les marchepieds en photo découpe, très fins et donc très fragiles. Et, pour finir, le tube de Pitot et les antennes, là encore en photo découpe, tout aussi fragiles. Une opération qui nécessite un peu de dextérité, beaucoup de patience et des nerfs solides. On est content lorsque tout est en place (Photo 45) !



45

TREUIL

Les quelques rares pièces fournies dans la boîte pour réaliser le treuil doivent être, selon la notice, complétées par des morceaux de profilé. Elles sont hélas grossières, dures à ébarber vu



46

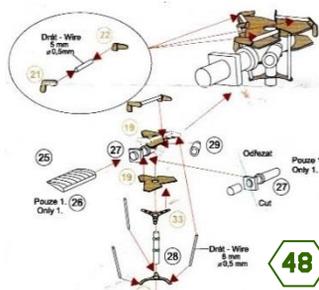
leur petite taille et ne représentent qu'une partie du mécanisme. J'ai préféré me baser sur un cliché de l'équipement réel (Photo 46) pour fabriquer une réalisation en scratch à l'aide de profilés et fil de cuivre fin. Seul le crochet a été utilisé (Photo 47).



47

TETE DE ROTOR

L'examen des instructions de montage a de quoi laisser perplexe car, outre que le schéma paraît bien complexe (Photo 48), il implique l'utilisation de minuscules pièces en photo découpe et de tout aussi petites pièces en plastique dont le découpage de la grappe et l'ébarbage sont très délicats. Par ailleurs l'assemblage des pales à la tête de rotor doit s'effectuer par un simple collage « bout à bout », sans aucun renfort ou ergot de positionnement, ce qui fait prévoir une inquiétante fragilité. Pour renforcer l'ensemble, j'ai foré l'axe central afin d'y introduire une tige en métal puis j'ai aussi percé chaque tête de pale pour y coller une section d'épingle qui rejoindra par la suite un trou foré dans la pale. Une fois apprêté, ce sous-ensemble est prêt à passer en peinture (Photo 49).



48



49

PALES

La boîte nous fournit deux types de pales et il convient de sélectionner le modèle correspondant à la version utilisée par la France, les instructions à ce sujet sont claires et, d'après les photos en ma possession, conformes à la réalité. Les pales paraissent bien épaisses mais il faut garder en mémoire qu'elles étaient à l'époque fabriquées en bois (avec une âme centrale en métal) et recouvertes de textile : j'ai bien été tenté de les affiner mais, sachant que le mieux est souvent ennemi du bien, je me suis abstenu de cette prise de risque.

PALES (suite)

En revanche leur rectitude ne représente pas l'affaissement au repos et il est impératif de faire le nécessaire pour corriger cet aspect, ce pourquoi j'ai utilisé ma méthode habituelle : la pale est solidarifiée à un morceau de mousse semi-rigide taillé à la bonne courbure (Photo 50) et l'ensemble est plongé dans de l'eau presque bouillante puis, après une immersion de deux à trois minutes, placé au congélateur pour « fixer » la forme obtenue. Il ne reste plus qu'à procéder à leur peinture, laquelle exige une séance de masquage car les extrémités sont jaunes.



CASSURE !

Ai-je tiré trop brusquement sur une bande de masquage ? Toujours est-il que j'ai cassé net l'une des pales en son milieu ! La réparation a exigé le forage de chaque moitié pour introduire une section d'épingle, puis un collage précis à la cyano, un passage à l'abrasif et une nouvelle peinture. Je suis heureux de pouvoir dire que j'ai eu de la chance car cette remise en état n'a laissé aucune trace. Les pales sont ensuite collées à la tête de rotor, quelques retouches de peinture sont réalisées et certains éléments sont frottés à la mine graphite pour simuler l'usure du métal. Assez curieusement, toutes les photos que j'ai pu consulter, de différents appareils, montrent l'absence de codes couleurs sur les têtes de rotor et têtes de pales et j'ai donc échappé à une délicate session de masquage et peinture. Le rotor (Photo 51) peut rejoindre l'hélico.



CACHER LA MISERE ...

Comme déjà dit, le gros point faible de cette maquette est la représentation des vitrages et, bien que je me sois efforcé de les améliorer, les hublots de toit sont bel et bien loupés. Ne pouvant me satisfaire de cette situation, j'ai imaginé un stratagème selon lequel un bâchage sur le toit de l'appareil aura été posé pour mettre à l'ombre une partie du cockpit. De la gaze chirurgicale est recouverte de colle blanche diluée et des déchets de taille crayon, soigneusement émincés, sont saupoudrés dessus. Après passage en peinture, découpage et retouches, ce filet de camouflage improvisé est collé à la colle blanche sur le toit et vient partiellement occulter l'un des défauts majeurs de la reproduction (Photo 52).



PRÊT A VOLER ...

Une fois les rotors en place, notre S-51 est terminé (Photos 53 & 54). Ce n'est franchement pas la plus réussie de mes maquettes, mais je compte sur une mise en situation pour améliorer la réalisation ...



TAXI SAIGON

Puisqu'aussi bien notre hélicoptère de l'escadrille 58S-11 fut déployé à Saigon en 1952, j'avais dans l'idée de lui associer un taxi saïgonnais du moment. Mes recherches relatives à une 4Cv Renault (qui équipait la majorité des taxis de la ville à l'époque) m'ont malheureusement vite fait déchanter, ce véhicule n'existant pas au 1/72^{ème}. En revanche, il est avéré que d'autres automobiles remplissaient la même fonction, dont la Traction Avant Citroën 11 CV. J'ai donc fait l'acquisition de la maquette produite par la marque ACE (Photo 55). A l'ouverture de la boîte, on découvre deux grappes d'une trentaine de pièces moulées dans un plastique gris clair assez dur, ce qui laisse présager un montage qui devrait être assez rapide. Les détails semblent assez bien reproduits avec une gravure fine mais l'intérieur paraît avoir été quelque peu négligé. Aucun vitrage n'est fourni, le maquettiste étant renvoyé à des gabarits imprimés sur la notice afin de découper du rhodoïd.



AMENAGEMENT INTERIEUR

On commence par un assemblage de quelques pièces sur le châssis, ce qui est peu compliqué, puis par le collage du carénage de la roue de secours sur l'arrière, toujours aussi simple.

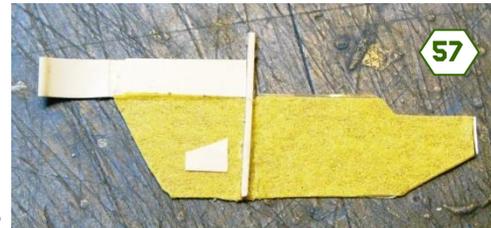


L'affaire se complique toutefois pour la suite : l'aménagement intérieur se limite aux sièges et au tableau de bord, les parois latérales étant brutes de démoulage (Photo 56). Même si l'on sait que les très petites ouvertures ne laisseront voir que peu par la suite, un service minimum s'impose. Du rhodoïd très fin est découpé pour recouvrir la quasi

totalité de la paroi et les emplacements des vitres y sont tracés puis découpés : vitre ouverte à l'avant, semi ouverte à l'arrière (nous sommes en Asie du

Sud-Est, il fait chaud). Une section de profilé de 0,5 x 0,5 mm est collée pour représenter le montant central, puis les parties basses sont recouvertes de bande cache afin de simuler une

garniture en tissu. Les vitres arrières



sont ensuite protégées (recto-verso) à l'aide de bande cache blanche (Photo 57), qui sera retirée après la phase de peinture. Une fois en place, nos nouvelles parois reçoivent des petites sections de fil étiré pour représenter les poignées (Photo 58).

DU SOL AU PLAFOND ,,,

Pour continuer le travail sur l'intérieur, j'ai commencé par utiliser le gabarit fourni pour découper du rhodoïd afin de réaliser la lunette arrière. Une fois celle-ci masquée, l'ensemble du plafond est peint puis de la bande cache découpée et peinte vient jouxter au plus près le vitrage qui est alors masqué sur sa face extérieure en vue des futures opérations de peinture (Photo 59). Le plancher est ensuite recouvert de filtre à café pour simuler le revêtement de sol, puis l'ensemble est peint, ce qui requiert un masquage partiel des ailes arrières. La banquette arrière et les sièges avant sont alors peints à leur tour puis vieillis par une application

de Panel-Line. Ces sièges sont alors collés en place, sauf le siège conducteur (Photo 60) qui, devant recevoir un pilote, ne sera positionné qu'ultérieurement.



HÔ LE TAXI

Ayant l'idée de présenter un chauffeur au volant, un examen de la section figurines de ma boîte à ribiot m'a permis d'y trouver un homme dont la position assise et l'attitude gestuelle pouvaient convenir (Photo 61). Seul bémol, il s'agit d'une reproduction au 1/87^{ème}... de quoi faire hurler les puristes ! Mais comme les Vietnamiens sont en général de petite taille, cela devrait passer. Qui plus est, le plus faible encombrement que celui d'un personnage à l'échelle devrait permettre de glisser les jambes sous le tableau de bord sans trop de difficulté. Après ébarbage, le visage et les mains sont peints avec la classique couleur chair additionnée d'une pointe de jaune avant de se livrer à la peinture des pantalons, de la chemise et des chaussures. Une fois le visage traité (cheveux, yeux, bouche ...) et une couche de vernis mat appliquée, notre chauffeur rejoint son siège (Photo 62).

CALANDRE

Les photos d'époque montrent que la calandre des tractions était faite d'une grille aux rebords et aux chevrons emblématiques de la marque chromés (Photo 63).

La pièce fournie par ACE est un moulage plein qui ne permet pas de découvrir la mécanique derrière la grille, mais je me voyais mal faire mieux car elle est malgré tout assez finement gravée. Je me suis donc contenté de la peindre en Nato-Black puis de reprendre chevrons et bords au stylo Molotow chrome, ce qui n'est déjà pas si simple vu les très petites dimensions de ces éléments (Photo 64).

TABLEAU DE BORD

Pour cet élément, le noir était alors de mise quelle que soit la couleur de l'habitacle (Photo 65).

Après peinture de cette couleur, le stylo chrome est à nouveau utilisé, puis le rectangle figurant le tachymètre (au demeurant très succinct) est peint en blanc et recouvert d'une goutte de vernis brillant. En l'absence de décalcomanies,

il n'est guère possible de faire mieux. Ensuite, un minuscule rectangle de carte super fine est peint noir au verso et argent au recto pour représenter le rétroviseur (Photo 66). Une sacoche puisée dans la boîte à surplus prend place sur le siège passager et le volant ne sera collé que par la suite, après mise en place du chauffeur.

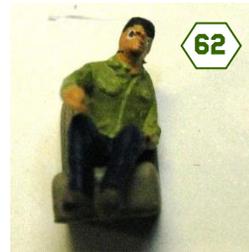
ASSEMBLAGE

J'ai commencé par assembler les deux parois latérales au plancher, ce qui a généré la première déconvenue : les deux pièces ne jointent pas correctement au niveau du capot, laissant voir un espace ainsi qu'une importante différence de niveaux. On pourrait forcer ces deux parois l'une contre l'autre mais des essais à blanc montrent que le toit, dans ce cas, dépasserait de chaque côté. La seule solution consiste donc à introduire une fine section de profilé entre les deux moitiés du capot, à bien solidifier le tout à la cyano et à sortir le mastic (Photo 67). Comme si la perspective de devoir assurer plusieurs séances de mastic/ponçage

ne suffisait pas à décourager un maquettiste pourtant tenace, le positionnement à blanc de la pièce représentant le toit et l'arrière du véhicule fait apparaître un jour important, et ce de chaque côté (Photo 68). Décoller la banquette arrière et la repositionner un peu plus en avant m'a permis de gagner quelques dixièmes de millimètre mais une évidence s'impose : je n'en ai pas fini avec le mastic !



61



62



63



64



65



66



67



68

14

TRAVAIL DE CARROSSIER

Inutile de décrire les longues heures passées à appliquer du mastic (Photo 69), poncer puis recommencer pour parvenir à un résultat qui soit acceptable ... sans compter qu'une bonne nuit de séchage est nécessaire au mastic pour qu'il durcisse et puisse être travaillé ! Ce travail de carrossier tout autant fastidieux que chronophage m'a exaspéré car, vérifications faites lors de l'assemblage, il s'avère que je n'ai commis aucune erreur de montage et que c'est bien la maquette qui est défectueuse. En l'espèce, ACE n'est pas un as ! Bref, une fois les corvées terminées, on arrive à obtenir un résultat passable.

MASQUAGE

Après avoir recollé les longerons avant et arrière cassés lors des manipulations, un passage de la carrosserie au tampon abrasif hyper fin s'impose, après quoi on procède au masquage des vitres à l'aide de tampons de mousse, de bande cache et de bostols découpés grâce au gabarit fourni par la notice. L'ouverture avant est protégée par un tampon de mousse et le feu arrière reçoit du liquide de masquage. Après un soigneux nettoyage au liquide vaisselle et un bon rinçage, le véhicule peut passer en peinture (Photo 70).



INTERRUPTION

A ce stade, le chantier a été interrompu pendant plusieurs semaines car je me suis consacré à d'autres activités. A vrai dire, j'ai d'autant plus procrastiné que, n'ayant que des difficultés avec cette maquette, je reculais constamment le moment où il me faudrait la reprendre en main. Un petit chantier de maquettisme ferroviaire pour le réseau de mon club m'a toutefois redonné la confiance qui me manquait et ma détestation du travail inachevé a fait le reste ...

PEINTURE

Dans un premier temps, notre carrosserie reçoit deux voiles successifs d'apprêt blanc et après un nouveau passage de tampon de polissage, elle est traitée avec la couleur la plus claire : les taxis saïgonnais de l'époque portaient en effet une livrée bicolore avec la partie haute de couleur ivoire et la partie basse peinte dans un bleu assez vif. Pour la première teinte, j'ai choisi une bombe Tamiya « Racing White » qui me semble proche de la réalité. Après un séchage de plusieurs jours, l'opération de masquage de la partie peinte est réalisée afin de procéder à la peinture de la seconde couleur, pour laquelle j'ai choisi la teinte Tamiya « Brillant Blue ».

Hélas, les formes tortueuses de la carrosserie ont compromis la bonne adhésion du masquage, entraînant des bavures et, donc, des retouches au pinceau doivent être opérées, d'abord avec la teinte claire, puis avec le bleu. Par ailleurs, j'ai dû exagérer la proximité de la bombe et me suis retrouvé avec des surépaisseurs à certains endroits. Le résultat est donc juste acceptable mais, fatigué que j'étais par cette maquette, je ne sentais pas le courage de recommencer (Photo 71).



DECALCOMANIES

Outre leur livrée bicolore, les taxis saïgonnais de l'époque portaient le mot « TAXI » en grosses lettres blanches, sur chaque flanc. Pour reproduire cet aspect, j'ai utilisé une planche de decals chiffres et lettres, dont chaque élément est aligné grâce à de la bande cache. Un autre décalque maison a été créé avec le mot TAXI en rouge, il vient rejoindre un lumignon fabriqué en scratch à l'aide de carte plastique, qui est positionné sur le toit. Une projection de vernis brillant vient fixer le tout puis les passages de roues sont salis au Panel Line noir avant qu'un voile de vernis mat conclue l'opération.

ASSEMBLAGE FINAL

La calandre avant est ajoutée, ainsi que les parechocs et plaques d'immatriculation (décalques maison), les poignées sont reprises au crayon chrome et la bande longitudinale du capot est réalisée en aluminium adhésif, après quoi les roues sont collées en place. Un parebrise est découpé dans du rhodoïd, son contour est traité au crayon chrome et du fil étiré vient représenter les essuie-glaces. Notre récalcitrante Citroën est enfin terminée (photo 72).



PERSONNAGES

Prévoyant dès le départ d'animer la saynète grâce à quelques figurines, j'ai fait l'acquisition de deux ensembles : Le premier « Viêt-Congs 1966 » de CMK va nous fournir une femme portant un typique chapeau conique sur son dos et de la seconde, «French Tank Crew, Indochina 1950» de FC MODEL TREND, nous allons extraire un militaire en short. Pour compléter le scénario imaginé, un troisième personnage est extrait de la boîte à surplus : ce soldat allemand de la 2nde Guerre Mondiale porte un uniforme « passe-partout » et ses membres séparés vont permettre la transformation souhaitée : le bras droit tient un caisson à munitions qui est scié pour ne garder que la partie supérieure tenue en main et celle-ci est collée à une valise fabriquée en scratch à partir de carte plastique.

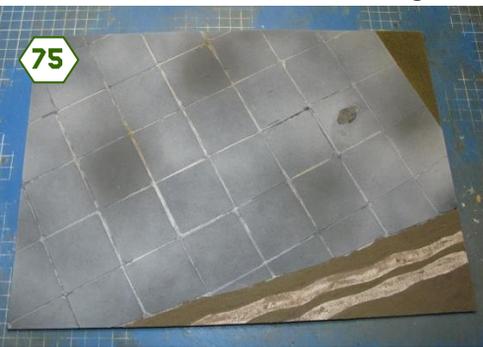


Comme on peut le voir (photo 73), la session de peinture commence par le traitement de la silhouette féminine que l'on « habille » en civile et qui recevra par la suite un sac à main fabriqué en scratch (carte plastique, bande cache). Les militaires sont peints en Olive Drab pour l'un et en blanc (officier de Marine) pour l'autre. Une fois peinte, la valise reçoit des décalcomanies issues de la boîte à rabiote et son porteur se voit doté, dans l'autre main, d'une enveloppe (filtre à café brun) contenant ses ordres de mission. La peinture des visages est, comme d'habitude, un moment de solitude qui implique de nombreuses retouches mais qui permet d'obtenir un résultat qui semble assez crédible (photo 74).



BASE

Une plaque de médium de 10 mm d'épaisseur étant découpée aux dimensions de la vitrine dans laquelle la saynète prendra place, de la cornière PVC de 15x15 mm vient garnir son pourtour, puis une plaque de carton fort (calendrier de banque) est découpée aux mêmes dimensions. Sur celle-ci sont collés des carrés d'abrasif 500 de 45x45 mm, représentant à cette échelle des dalles en béton d'environ 3x3 mètres. Les espaces entre les dalles sont préalablement soulignés au feutre noir. Une fois cette longue opération terminée, l'ensemble reçoit des voiles irréguliers



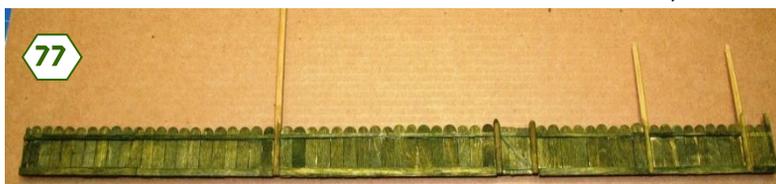
d'apprêt gris puis des taches plus sombres sont obtenues grâce à une projection de «Smoke». Un nid de poule est creusé, du tapis herbeux brun vient garnir le coin supérieur droit et, sur le devant, on réalise le chemin : de l'abrasif de couleur claire recouvre la surface, puis de la pâte à décor brune est appliquée. Les zones de roulement sont ensuite reprises par un brossage à sec d'une couleur approchant celle de la pâte. Notre décor est ainsi planté après une grosse demi journée de travail (photo 75).

ECRAN DE FOND

Comme à l'habitude, j'ai voulu réaliser un écran de fond qui, outre qu'il occulte l'environnement immédiat lors des prises de vue, a l'avantage d'évoquer une situation. En l'espèce, j'ai eu la chance de trouver sur le net une photo de l'emprise aéronavale sur l'aéroport de Tan-Son-Nhut dans les années cinquante (Crédit photo : Robert Vanlaere). Après l'avoir reproduite, rognée et modifiée, j'ai pu imprimer deux volets me permettant d'obtenir la longueur nécessaire. Je n'étais toutefois pas pleinement satisfait du résultat car il existait des traces de retouches ainsi que des espaces incohérents dans le bas de la photo (photo 76).



J'ai donc entrepris la fabrication d'une palissade en bois qui aurait le double avantage de cacher ces imperfections et de donner plus de volume à l'ensemble : Sur une lame de carton fort, des sections de touillettes à café sont collées (fastidieuse opération !) puis teintées avec un jus verdâtre qui évoque le vieillissement (photo 77).



Un mât (baguette de brochette) vient opportunément cacher la limite entre les deux volets photographiques, il est muni d'un drapeau imprimé sur une étiquette autocollante qui vient enserrer le fil de levage. Le panneau indicateur « Aéronautique navale Tan Son Nhut » est sans aucun doute l'élément marquant du cliché mais, tel quel, il se trouvait trop près du sol. J'ai donc opté pour une solution consistant à cacher l'existant par la palissade, à détourer la photo du panneau et à coller celle-ci sur une plaque de balsa soutenue par deux sections de baguette. Enfin, j'ai ajouté mon

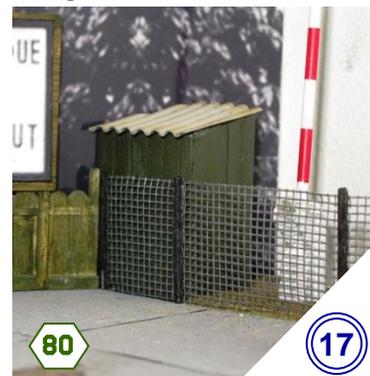


habituelle signature : une photo d'un S-51 en vol est patiemment détournée et collée dans les nuages (photo 78).

Restait toutefois le problème des deux troncs d'arbre à droite (O photo 79), peu crédibles et dûs

à la duplication de la photo pour obtenir la bonne longueur. Pour cacher cet aspect, j'ai construit une guérite qui aura également l'avantage de donner un peu plus de vie à l'ensemble : Des parois de carton sont recouvertes de sections de touillettes à café et le toit en tôle ondulée est découpé dans une chute d'emballage alimentaire. Une barrière est fabriquée à l'aide de profilé, de carrés de balsa, de carte plastique et de micro tubes. Pour

terminer, du grillage de garde-manger en nylon auquel sont ajoutés des pylônes en bois vient clôturer cet espace (photo 80).



76

77

78

79

80

17

MISE EN SCENE

Arrive enfin le moment où tout prend forme : l'hélicoptère et le taxi sont collés sur le tarmac, les figurines sont positionnées aux endroits voulus (la section d'épingle qui dépasse de leur jambe est introduite dans un trou foré dans la base) tous ces collages étant réalisés à la cyano.

La saynète enfin terminée nous permet d'imaginer qu'à Saïgon, sur l'aéroport de Tan Son Nhut en 1952 se déroule le scénario suivant :

Tandis que le pilote dans le S-51 est en train de faire un contrôle pré-vol, protégé du soleil par une bâche, un officier de l'aéronavale attend le militaire qui vient de débarquer d'un taxi venant de l'hôtel Continental où il a passé la nuit. La jeune Vietnamienne qui l'a accompagné le regarde partir en mission ...



CONCLUSION

Ces deux maquettes très imprécises, grossières et aux montages aléatoires ne sont vraiment pas à conseiller, même à des maquettistes confirmés, et je ne suis franchement pas satisfait du résultat. Le seul aspect positif est pour moi d'avoir un S-51 dans ma collection.

J'ai consacré un total de 180 heures à la réalisation de cette saynète, dont 100 heures au seul hélicoptère, 50 heures au taxi et une trentaine d'heures aux figurines et à la présentation.

REMERCIEMENTS

Ma gratitude va en tout premier lieu à mon épouse, qui a su m'encourager à continuer alors que j'étais tenté de laisser tomber ...

Les conseils prodigués dans la bonne humeur par mes amis du Maquettes-Club des Mauges ont été tout à la fois utiles et motivants.

Merci, enfin et comme toujours, aux amis non-maquettistes qui me demandent régulièrement des nouvelles de mes travaux.

BIBLIOGRAPHIE

Sauf découverte à venir, il n'existe pas de monographie relative au S-51 et j'ai donc dû me contenter de quelques photos trouvées sur internet.

A contrario, les ouvrages relatifs à la Traction-Avant sont nombreux mais ne se révèlent pas indispensables à cette échelle, quelques photos s'avérant suffisantes.