

BELL 47/OH-13 SIOUX
« AEROSCOOTS IN VIETNAM »
DIORAMA AU 1/48^{ème} PAR CHRISTIAN STOCK



PREAMBULE

Si j'aime bien construire des hélicoptères peu connus, je n'en reste pas moins intéressé par des machines plus répandues et j'avais depuis longtemps le projet de réaliser un OH-13, l'une des voilures tournantes les plus produites au monde. Par ailleurs et même si mon échelle de prédilection est le 1/72^{ème}, je ne m'interdis pas de travailler sur d'autres dimensions de temps à autres. En l'occurrence, le Bell 47 est un petit engin muni d'un rotor à deux pales, ce qui signifie qu'une réalisation au 1/48^{ème} ne requiert pas une trop grande vitrine (au fil des années, mes espaces disponibles se réduisent !). Enfin, envisager de réaliser une mise en situation pendant la Guerre du Vietnam pourrait me permettre de renouer avec cette période pour laquelle j'ai toujours beaucoup d'intérêt.

L'APPAREIL

Développé dans les années 40 (premier vol en Décembre 1945) le BELL 47 fut le premier hélico produit en grande série : plus de 6000 unités sortirent des chaînes de fabrication jusqu'en 1974, dont des exemplaires produits sous licences étrangères, et il a été utilisé dans le monde entier à des fins civiles ou militaires.

Petit hélicoptère d'observation, de recherche, de combat et d'évacuation sanitaire, son pilote occupait le siège de gauche (une exception dans le monde des voilures tournantes) tandis que le copilote, à droite, avait fonction de mitrailleur lors des missions de combat. Sur la même banquette, un passager pouvait éventuellement prendre place entre les deux pilotes ... à condition de se serrer ! Avec un moteur à pistons de 280 cv situé à l'arrière du cockpit et entraînant un rotor bipale, l'appareil affichait une vitesse de croisière de 140 km/h et une autonomie de 396 km. Facilement reconnaissable avec sa bulle vitrée et sa poutre en tubulures (Photo 01), les cinéphiles le reconnaîtront comme emblématique du film MASH.



LA MAQUETTE

Produite initialement en 1998, la version éditée en 2012 par ITALERI comporte dans un nouveau boitage (Photo 02) les pièces nécessaires à la représentation de l'armement. Sur 2 grappes de plastique gris clair assez dur pour être solide mais suffisamment tendre pour être travaillé et trois éléments transparents dont la belle limpidité mérite d'être soulignée, la boîte offre (Photo 03), un total d'une centaine de pièces assez finement moulées, une planche de décalcomanies et une notice de montage qui semble initialement assez claire.

LES COMPLEMENTES

J'ai approvisionné chez EDUARD deux planches de photo découpe et un kit de masquage dont on trouvera les références en fin d'article et, auprès de la marque belge PJ PRODUCTIONS, un set de trois figurines en résine « Helicopter Crew Vietnam » (Photo 04). Je n'exclus pas d'acheter d'autres figurines ultérieurement, en fonction de la mise en scène que je retiendrai pour ma présentation et pour laquelle ma réflexion n'est pas faite.

NETTOYAGE

Avant toute autre opération, les grappes sont plongées dans une solution de liquide vaisselle tiède, puis rincées, afin d'éliminer les agents de démoulage préjudiciables aux collages.



Photo 02



MOTEUR !

La notice Italeri préconise de commencer le travail par l'assemblage du moteur et nous allons nous y conformer. Il est toutefois essentiel de d'abord consulter la notice Eduard relative aux éléments en photo découpe, non seulement pour ne rien omettre mais aussi afin de déterminer les pièces en plastique qui appellent des modifications (coupe, abrasion, perçage ...). C'est un réflexe qu'il nous faudra conserver tout au long du montage.

A ce stade et sans préjuger de la suite, l'ingénierie Italeri est irréprochable : une fois ébarbées, les pièces s'assemblent parfaitement et un simple filet d'apprêt liquide déposé au pinceau fin suffit à combler quelques rares joints nécessitant ce traitement. La photo découpe Eduard, quant à elle, apporte un réel plus, ne nécessitant que quelques ajustements mineurs pour s'adapter parfaitement, ainsi qu'une couche d'apprêt métal avant de passer en peinture. Une fois ceci fait, un voile de « Smoke » donne un aspect suffisamment sale à ce sous ensemble qui, après passage au vernis mat peut être réservé (Photo 05).

05



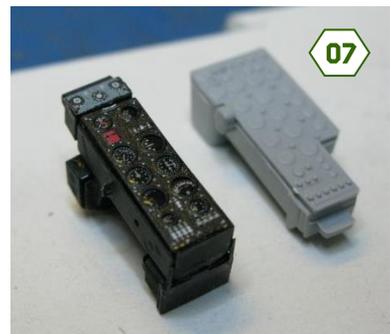
COCKPIT

Dans cette zone, Eduard s'est surpassé en nous gratifiant de pièces en photo découpe pré-peinte. Si le pliage s'avère complexe et requiert un peu de patience, le résultat est assez probant moyennant une amélioration : pour plus de solidité, j'ai introduit un petit bloc de balsa taillé sur mesure à l'intérieur du pliage. L'ensemble nous permet de réaliser une console d'instrumentation qui, outre qu'elle est plus conforme à la réalité (Photo 06), est aussi beaucoup plus fine que les éléments fournis dans la boîte (Photo 07).

06



07



Le montage de la coque du cockpit s'avère quant à lui un peu moins précis : des jours sont apparents entre la structure principale et la cloison arrière et le joint avec la coque inférieure est imparfait, tout ceci requérant quelques corrections au mastic liquide. Une fois ceci fait, on peut procéder à la peinture, en plusieurs étapes : d'abord la couleur extérieure (olive-drab) qui passe ensuite au vernis brillant pour la pose des décalcomanies, puis une nouvelle couche de vernis brillant pour bien emprisonner celles-ci et, enfin, vernis mat. Je suis parti du fait qu'il serait plus facile de masquer l'extérieur que l'intérieur, lequel peut maintenant être traité : teinte Nato-Green un peu plus claire pour les parois et le plancher, Olive Drab pour la banquette. Hélas, ces décal

08



italiens sont décevants : très longs à se détacher de leurs supports, ils laissent malheureusement un reflet malgré les vernis. Profitant des temps de séchage pour préparer les manches, l'un des deux cycliques s'est échappé des pinces dans lesquelles je le tenais et a disparu sans qu'il me soit possible de le retrouver. Pour le remplacer, j'ai modifié et collé deux pièces de la boîte à surplus : le nouveau manche ainsi créé (en bas) n'est pas totalement conforme à l'original (en haut) mais il paraît suffisamment ressemblant (Photo 08).

LEST

Avec une poutre de queue assez longue, le risque que l'appareil repose sur celle-ci est là et, même si la notice n'évoque pas cet aspect, j'ai joué la sécurité en plaçant des plombs de pêche dans le seul endroit disponible à l'avant, à savoir sous la banquette (Photo 09). S'il s'avérait que cela soit insuffisant, j'en ajouterais dans les réservoirs qui prendront place à l'arrière du cockpit, au dessus du moteur.

09



COCKPIT (suite)

Le palonnier fourni dans la boîte, trop épais, est avantageusement remplacé par l'élément en photo découpe Eduard. Toutefois, les pédales sont pour le coup trop fines et j'ai corrigé cet aspect en leur ajoutant un manchon de micro tube peint en noir. Les principaux éléments sont collés en place mais, compte tenu des figurines à venir, les manches collectifs sont réservés pour n'être collés qu'avec les pilotes. J'ai ajouté, sur la cloison arrière au dessus de la banquette, deux micro pièces figurant les ancrages des harnais. Sous réserve de l'équipage et du vitrage à venir, notre cockpit est prêt (Photo 10).



LONG EBARBAGE

Italeri fournit trois pièces essentielles (et quelques éléments de détail) pour représenter la poutre en tubulures caractéristique du Bell 47 : deux moitiés verticales et une partie horizontale. On voit tout de suite l'avantage de cette ingénierie intelligente : une fois les deux parties verticales collées l'une à l'autre, l'ensemble ainsi réalisé sera peint avant d'y introduire le moteur et de finaliser la structure en y joignant la partie supérieure, peinte séparément. Malheureusement, les tubulures portent d'inévitables traces de démoulage qui doivent être éliminées une à une par ponçage à l'aide de micro-limes (Photo 11), une opération fastidieuse qui requiert patience et précaution compte tenu de la minceur (et, donc, de la fragilité) de ces pièces.



MONTAGE DELICAT

Une fois ce travail effectué, les deux éléments sont collés ensemble puis reçoivent les pièces complémentaires et, pour celles-ci, les choses se compliquent : le croquis de la notice est d'une précision toute relative et il est très difficile de déterminer les emplacements. Pour qui n'a pas de photos de l'appareil réel, la mission paraît franchement hasardeuse. Une fois quelques joints traités au mastic liquide, un bon nettoyage à l'alcool précède le passage en peinture et, après séchage, le moteur est collé à son emplacement.

GOVERNE

Au cours de ces manipulations, ce que je craignais est arrivé : les fragiles attachements de la gouverne à la poutre ont lâché. A toute chose malheur est bon, il est ainsi plus facile de la peindre et d'y ajouter les décalcomanies (qui sont toujours difficiles à gérer et gardent des reflets).

Au préalable, j'ai éliminé les attachements sur une des faces et les ai remplacés par de fines bandes de feuille métal qui permettront, je l'espère, un assemblage plus robuste en fin de montage (Photo 12).



ASSEMBLAGE DIFFICILE

Coller la partie supérieure s'avère un travail assez difficile pour lequel une troisième main serait bienvenue : il faut écarter les deux parties assemblées précédemment pour introduire la nouvelle pièce, aligner de minces ergots de positionnement sur des trous minuscules et maintenir le tout le temps que la colle prenne (colle blanche dans un premier temps, puis cyanoacrylate). Des retouches de peinture doivent être engagées au pinceau mais, ouf, c'est fait (Photo 12) !



COMPLEMENTS

Il reste quelques éléments à ajouter à notre poutre pour que celle-ci soit complète : outre la cage de tubes qui enserre le puits de rotor, un tube d'entrée d'air vient surplomber le moteur et il nous faut également introduire l'aileron horizontal à l'arrière ainsi que l'arbre de transmission qui relie le moteur au rotor anti-couple. Toutes ces pièces reçoivent les détails en photo-découpe là où nécessaire (ce qui implique un traitement à l'apprêt métal), puis sont peintes séparément avant montage, celui-ci étant réalisé par collage à la cyano.

RESERVOIRS

Une des caractéristiques du Bell 47 est sans aucun doute son ensemble de deux réservoirs oblongs situés derrière le cockpit, au dessus du moteur (Photo 14).



Pour les représenter, Italeri nous fournit des pièces sur lesquelles les attaches du conteneur à la coque support inférieure sont des nervures en relief très épaisses qui, supprimées, sont remplacées par la photo découpe Eduard, laquelle nous



fournit également les bouchons. Le joint entre les parties inférieure et supérieure est approximatif et mérite un filet d'apprêt liquide. Ces modifications réalisées

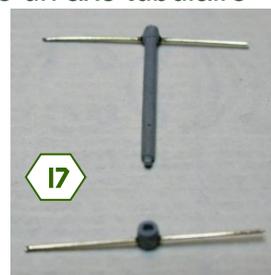
(Photo 15), l'ensemble peut passer aux phases suivantes : nettoyage, peinture et décalcomanies. Il est toutefois un élément caractéristique omis par Italeri et par Eduard : les durits d'alimentation qui sortent de la partie supérieure du réservoir pour descendre vers le moteur

(Photo 14). Pour les représenter, j'ai formé à la pince des sections de corde à guitare qui, une fois peintes, sont collées dans un trou foré dans le réservoir (Photo 16).



ANTENNAGE

Dans la zone postérieure de la poutre, perpendiculairement à celle-ci, se trouve un axe tubulaire horizontal qui comporte une antenne verticale à chaque extrémité. Si l'axe semble bien représenté par la pièce fournie, il n'en est pas de même pour les antennes qui ont un diamètre proche du millimètre. A cette échelle, cela équivaut à une dimension de pratiquement cinq centimètres ... un pieu plutôt qu'une antenne ! Ne pouvant me contenter de cette grossière représentation, j'ai coupé les antennes et foré l'axe de part en part avec un forêt Ø5mm, puis introduit une section de corde de guitare. Le plus délicat a été de percer l'embout qui sera collé à l'extrémité de l'axe une fois celui-ci passé dans la poutre de queue (Photo 17). Il existe également deux antennes saumon (une sur la poutre et l'autre sur la partie inférieure du cockpit) qui méritent de passer à l'amincissement avant de pouvoir être utilisées.



ARBRE DE TRANSMISSION

La pièce fournie par Italeri pour représenter l'arbre de transmission est assez fine et ne demande pas de travail préparatoire mais ... elle est trop courte de 2 ou 3 millimètres ! Compte tenu de la configuration de la poutre, il ne peut s'agir d'une erreur de montage et c'est bien la fabrication qui est en cause. J'ai résolu ce problème en prolongeant l'arbre par un micro tube : si celui-ci crée une surépaisseur à la jonction avec le puits de rotor, celle-ci peut sembler logique à cet endroit qui, au demeurant, ne sera que peu visible. Après peinture en Silver-Leaf, un voile de Smoke vient salir notre arbre avant que chacun des manchons d'attache à la poutre soit repris



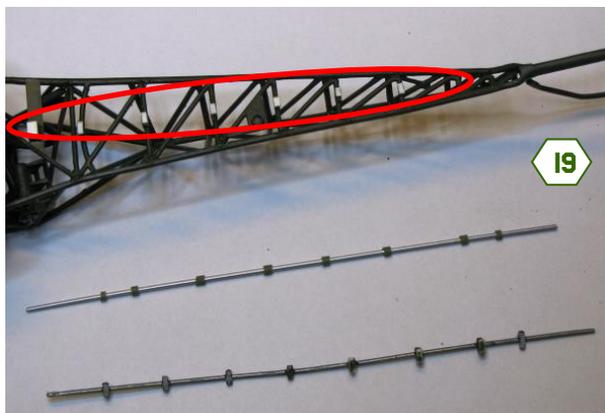
à main levée au pinceau (tremblements proscrits !) en Olive Drab (Photo 18).

18

5

CATASTROPHE !

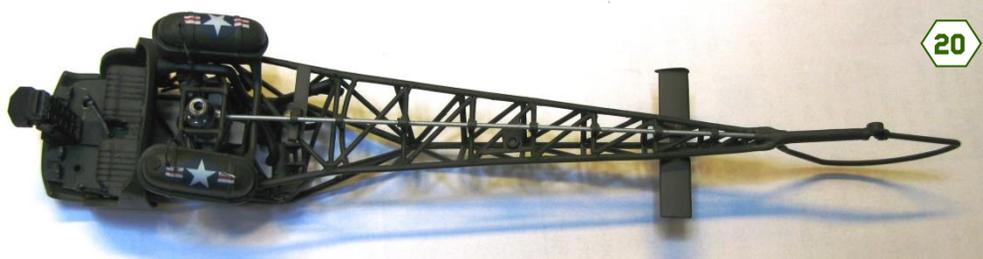
L'arbre de transmission ainsi préparé n'a malheureusement pas survécu longtemps : lors d'une tentative de montage sur la poutre, les contraintes ont été telles qu'il s'est plié ici ou là, résultant en des sections non alignées. Tout compte fait, c'est peut-être une erreur de montage qui m'a fait le juger trop court et le rallonger a probablement été la cause de mes déboires. Toujours est-il que la souplesse d'ensemble reste problématique et je me suis donc tourné vers un remplacement plus solide consistant à repartir à zéro à partir d'une section de fil de fer rigide. Des manchons de micro-tube sont enfilés sur ce nouvel axe et des petites (2 x 1 mm) plaques de carte pastique sont collées sur la poutre (Photo 19) afin de pouvoir positionner cet arbre à la bonne hauteur.



ASSEMBLAGE

Presque tous les sous-ensembles réalisés jusqu'ici doivent maintenant être collés. Presque, car il est des éléments tels la gouverne et les antennes, très fragiles, qui ne rejoindront l'aéronef qu'en toute fin de montage.

Après collage des réservoirs et de leurs durits, de l'arbre de transmission et de l'empennage, on procède aux inévitables retouches de peinture et un dernier voile de vernis mat vient conclure cette phase de montage (Photo 20).



SIGNALISATION

Le feu anticollision situé sur la poutre (Photo 21) est fourni par Italeri sous la forme d'une pièce transparente à peindre, mais ma boîte à surplus comporte un feu translucide rouge bien plus réaliste (Photo 22).



Sous le cockpit, à l'avant, se trouvent un phare d'atterrissage ainsi qu'un carter protégeant un feu anticollision et duquel pointe un tube de Pitot (Photo 23). Le phare est amélioré par l'ajout d'une lentille *Renaissance* et, si le carter est bien fourni dans la boîte, point de feu qui devra être réalisé en scratch. Quant au tube de Pitot, ni Italeri ni Eduard n'y ont pensé et une section de corde de guitare palliera cette carence mais ne sera collée qu'en fin de montage (Photo 24).

BERCEAU

Outre ces éléments sous le cockpit, quelques détails en photo découpe doivent être ajoutés sous la zone moteur. Pour travailler sur le dessous de l'appareil sans risquer d'abimer ses structures supérieures, j'ai fabriqué un berceau en carton (une petite heure de travail en plus) qui permet les manipulations à moindre risque (Photo 25).



EQUIPAGE

En règle générale, j'aime bien garder les figurines pour la fin mais, dans le cas présent, deux contraintes imposent de les réaliser dès maintenant : La première est l'évidente obligation de placer les pilotes sur leurs sièges avant de mettre la bulle transparente en place, la seconde est la faiblesse du train d'atterrissage dont un des montants a déjà été cassé lors de son démontage de la grappe. Il gagnera à n'être installé qu'une fois le cockpit entièrement terminé. Les pièces en résine de PJ Production semblent assez finement réalisées mais un ébarbage et un bon nettoyage s'imposent avant montage (Photo 26).



Bien que celui-ci s'avère assez précis, quelques applications de mastic liquide sont nécessaires à certains endroits. Vient ensuite la longue séance de peinture. J'ai peint chacune des deux figurines (la troisième rejoint la boîte à surplus) sans les bras, afin de m'assurer de bien couvrir toutes les surfaces et de pouvoir accéder facilement aux endroits qui doivent être repris au pinceau dans une teinte différente (ceinture, arme de poing ...).

Les bras sont peints séparément puis collés en place, ce qui implique quelques retouches. Une fois ceci fait, on s'attaque aux têtes qui sont assez complexes car on doit traiter les visages, les casques, les lunettes, les micros ...

Pour le pilote, j'ai réalisé un harnais en feuille de métal recouverte de bande cache peinte, dont les extrémités rejoindront par la suite la cloison arrière et la banquette. A l'arrière de chaque casque, j'ai percé un minuscule trou dans lequel est introduit un fil noir en métal de Ø 0,3 mm afin de représenter la liaison phonique. Après d'incessantes retouches et un dernier voile de vernis mat, notre équipage est enfin prêt (Photo 27).



AMENAGEMENT DU COCKPIT

Le harnais du mitrailleur est collé le long du dossier (on imagine qu'il ne l'a pas encore enfilé) et j'ai fabriqué en scratch un caisson contenant des grenades (profilé Ø 1 mm + micro découpes de feuille métal), placé entre les deux pilotes.

Des photos d'époque montrent une trousse de secours sous les genoux du mitrailleur et un extincteur sous ceux du pilote, j'ai fait appel à ma boîte à surplus pour ces deux éléments. Pas sûr que l'on en voie grand-chose derrière les jambes de l'équipage, mais on ne se refait pas ... Les pilotes sont alors collés en place ainsi que les harnais, les fils de phonie et les manches collectifs ... ce qui ne se fait pas sans difficulté ! Notre cockpit est terminé (Photo 28).



CORRECTION D'ERREUR

Examinant régulièrement des photos d'époque, je me suis rendu compte de l'erreur commise lors de la pose des décalcomanies sur la gouverne (Photo 12). Le stencil rouge ne se voit pas sur le fond vert et c'est normal car l'arrière de la gouverne est normalement peint en jaune (ce que la notice omet de préciser). Par chance j'avais des stencils de bonne dimension dans mes réserves et j'ai pu rectifier le tir (Photo 29).



CANOPEE

Le kit de masquage Eduard s'avère précis et fortement utile, même s'il ne couvre que les bords de la bulle et doit être complété par de la bande cache. Une couche de la couleur intérieure est suivie de la livrée extérieure et le masquage est soigneusement retiré. Italeri nous offre une décalcomanie pour représenter la bande d'alignement horizontale et j'hésitais à l'utiliser compte tenu des expériences antérieures mais, elle s'est avérée sans défaut.

Après une bonne nuit de séchage, notre bulle (Photo 30) est traitée au nettoyant pour sol afin de lui donner un maximum de limpidité.

TRAIN D'ATTERRISSAGE

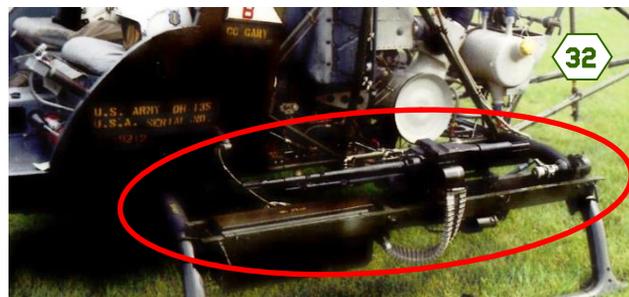
Bien que fragile, la pièce représentant les patins et leurs longerons d'assemblage mérite un soigneux ébarbage et l'on est soulagé de terminer l'opération sans casse. Les roues passent alors en peinture avec l'aide des masques Eduard, toujours aussi précis, puis sont collées en place (Photo 31).



UN PEU D'HISTOIRE

Pendant la Guerre du Vietnam fut développée la tactique « *Hunter-Killer* » (chasseur-tueur) qui consistait à faire survoler une zone suspecte par deux appareils : le premier observait, repérait l'ennemi et « marquait » celui-ci avec des grenades fumigènes permettant au second, fortement armé, de traiter l'objectif ainsi désigné à l'aide de ses roquettes et mitrailleuses. Mais cette approche n'était pas sans risque pour les « *aeroscouts* » (éclaireurs aériens) qui, approchant l'adversaire dans des appareils dépourvus d'armement, restaient sans défense face aux tirs du Viêt-Cong. Il fut donc décidé d'armer certains Bell 47 et toutes sortes de dotations furent expérimentées. Parmi celles-ci, l'une des plus courantes consistait à équiper l'hélicoptère d'une mitrailleuse M-60 (calibre 30) de chaque côté de l'appareil (Photo 32). Un affut longitudinal comportant l'arme et son caisson de munitions était ainsi monté sur les longerons du train d'atterrissage, le tir étant déclenché par le pilote.

Le co-pilote conservait ses grenades (fumigènes ou offensives) et emportait une autre M-60 sur ses genoux afin de mitrailler à vue. Par la suite, des hélicoptères d'observation dédiés, bien armés et plus puissants (LOH-6 Cayuse) vinrent remplacer progressivement les OH-13 dans le rôle d'« *aeroscouts* ».



ARMEMENT

ITALERI nous propose donc, pour chaque côté de l'appareil, un kit d'armement composé d'un



affut, d'une mitrailleuse M-60 et d'une pièce représentant la bande d'approvisionnement, laquelle est peu réaliste et gagne à être remplacée par la photo découpe Eduard qu'il



convient de plier puis peindre (Photo 33). L'ensemble une fois peint en Olive Drab pour l'affut et Gun-Metal pour l'arme (Photo 34), est alors prêt à être collé sur les longerons du train d'atterrissage.

ASSEMBLAGE

Le moment agréable est venu d'assembler tous les sous ensembles préparés : la bulle est collée en place (colle blanche), puis vient le tour du train d'atterrissage et des armements et, enfin, des éléments les plus fragiles : gouverne, antennes, tube de Pitot (sur lequel j'ai ajouté un manchon de protection « remove before flight ». Au passage, j'ai tracé des impacts de tir sur le bas du cockpit à l'aide d'un forêt. A ce stade, seuls manquent les rotors (Photos 35 & 36).

35



36



ROTOR ANTICOUPLE

Celui-ci ne pose pas de problème particulier si ce n'est sa peinture car, si Italeri nous propose des décalcomanies pour représenter les bandes rouges et blanches en bout de pale, je préfère procéder par peinture. Ceci implique quelques masquages successifs et le respect des temps de séchage mais le résultat est là (Photo 37).



37

PALES

Même si les photos montrent des pales horizontalement presque rectilignes celles-ci sont, au repos, soumises à un léger affaissement que les pièces fournies ne représentent pas. Afin de corriger cet aspect, j'ai utilisé ma méthode habituelle consistant à placer les pales sur une forme en mousse et à les soumettre à la chaleur d'un sèche-cheveux avant de les placer au frigo. La légère courbure étant ainsi obtenue, les pales passent en peinture en plusieurs phases de masquage et de teintes: apprêt blanc, puis jaune, noir et métal (Photo 38).

38



9

ROTOR PRINCIPAL

Les quelques éléments en photo découpe qui permettent de détailler le mât de rotor sont mis en forme et collés, puis les pales rejoignent les têtes de rotor et les retouches de peinture peuvent être effectuées. Notre OH-13 est terminé (Photo 39).



MISE EN SITUATION

Une photo d'époque (Photo 40) m'a donné l'idée de la présentation que je souhaite réaliser :

afin d'éviter les débris et poussières générés par le souffle du rotor lors des décollages et atterrissages, ainsi que pour éviter que l'appareil ne repose dans la boue en saison de pluies, il n'était pas rare que l'hélicoptère soit surélevé. Pour ce faire, une accumulation de sacs de sable était créée dans un coffrage de plaques PSP (Pierced Steel Planking : plaques d'acier perforées) et de montants en bois, un ensemble d'autres plaques recouvrant cette « estrade » ainsi créée. Mais l'approvisionnement de la représentation des plaques de PSP à l'échelle s'étant avéré compliqué (voir en dernière page) et, condamné à attendre la livraison de cet élément, je me suis consacré à l'élaboration des figurines qui viendront donner un peu plus de vie au diorama.

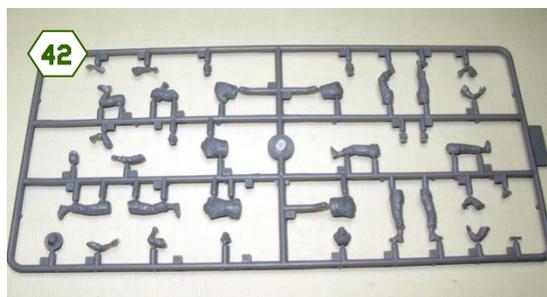


PERSONNAGES

Pour ce faire, j'ai commandé le kit ICM « pilotes d'hélicoptères américains, Guerre du Vietnam »



qui comporte cinq figurines (Photos 41 & 42), dont je n'utiliserai que certaines. Même si les pièces ne comportent que très peu de traces de démoulage, elles méritent un ébarbage qui prend du temps mais



conditionne la qualité du rendu final. Là où ICM fait preuve d'ingéniosité, c'est que les pièces peuvent être collées en sous-ensembles (membres inférieurs, tronc, membres supérieurs, faces, coiffes) qui seront peints séparément, en fonction de leurs couleurs respectives. Un peu de mastic et quelques retouches de peinture plus tard (beaucoup plus tard !) nos personnages sont prêts à prendre leurs places (Photo 43).



LEVEE DE TERRAIN

Fidèle à mes habitudes, j'ai tracé un croquis de l'implantation souhaitée (Photo 44) en prenant en compte les dimensions de la maquette ainsi que de la vitrine dans laquelle le diorama sera placé. Outre l'estrade mentionnée précédemment, j'ai aussi le projet de représenter une protection comme celles réalisées sur le terrain à l'époque : une levée de terre contenue par des troncs d'arbre empilés

(Photo 45). La base est une plaque de médium entourée de cornière aluminium, qui reçoit une sous-couche de brun-rouge assez proche



de la teinte de la pâte à décor qui va la recouvrir. Pour ce qui est de la levée de terre, j'ai superposé deux plaques de médium épaisseur 10 mm afin d'obtenir la hauteur souhaitée. La partie supérieure reçoit une mince feuille de carton plume texturée au cutter puis traitée comme la base et, pour ce qui est des côtés, les troncs sont des sections



de baguettes alimentaires traitées au panel line noir et vert (Photo 46).

SACS DE SABLE

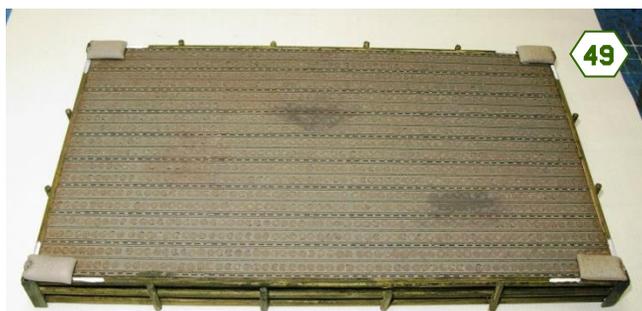
Dans le coin inférieur gauche, la protection est réalisée à l'aide d'une plaque de carton plume recouverte sur chaque face de balsa gravé et traité au panel-line puis renforcé par des touillettes à café. Des sacs de sable Tamiya sont ébarbés (une longue opération) puis collés sur les parties supérieure et frontale de cette défense, destinée à protéger les hommes et le matériel des éclats d'obus de mortier ou de la mitraille lors des assauts du Viet-Cong (Photo 47).



HELISURFACE

Celle-ci fait appel à un découpage aux dimensions voulues de la plaque (tant attendue et enfin arrivée !) représentant un assemblage de tôles de métal perforées. Cette dernière est collée sur des épaisseurs de médium et de carton afin d'obtenir la hauteur requise puis, sur les quatre côtés de cet ensemble, j'ai collé des longerons et des montants en bois (baguettes à brochettes) teintés au panel-line.

Malheureusement, la couleur est faite de plusieurs nuances vertes qui évoquent un terrain européen mais ne correspondent pas à la teinte rougeâtre de la latérite du Sud-Est asiatique. Pour résoudre ce problème, je me suis lancé dans une fastidieuse opération consistant à appliquer un peu de la



pâte à décor brun-rouge qui va être utilisée sur l'ensemble du diorama au bout d'une baguette de bois du diamètre idoine puis à tamponner chaque alvéole ... On peut voir ce travail en cours sur la photo où la partie gauche a été traitée (Photo 48). Quelques 1152 alvéoles et deux heures plus tard, il n'y a plus qu'à simuler des traces d'huile (pastel) puis à coller un sac de sable à chaque coin. Le rendu final (Photo 49), me paraît

assez ressemblant à la réalité (Photo 40).

AUTRE PROTECTION

Les éléments élaborés jusqu'ici ne couvrant pas l'entièreté du terrain et ne protégeant pas tout l'espace dédié à la zone d'atterrissage, il convient de sécuriser celle-ci par une autre ligne de protection et, pour ce faire, j'ai décidé de reproduire une autre forme de barrière anti-éclats utilisée à l'époque : des fûts de carburant de 200 litres, vides, étaient remplis de terre et alignés (Photo 50). S'il existe de tels fûts à l'échelle dans le commerce, la plupart sont représentés



50

fermés et, qui plus est, je

n'avais pas envie d'attendre une nouvelle livraison. Je me suis donc tourné vers une fabrication en scratch : des tubes en plastique (âmes de rouleaux de papier destinés aux terminaux électroniques de paiement) sont sectionnés à 20 mm puis recouverts de minces longueurs de bande cache simulant les nervures. L'intérieur est rempli de pâte à modeler sur presque toute



51



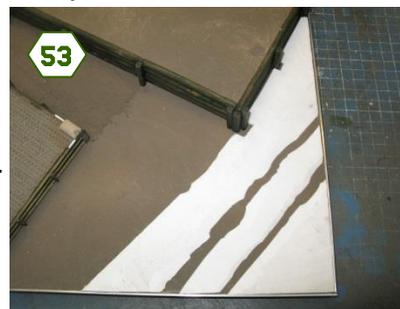
52

la hauteur puis passe en peinture avant de recevoir un peu de pâte à décor sur la surface supérieure (Photo 51). A l'aide d'une fraise sphérique, j'ai « bosselé » quelques uns d'entre eux et, par la suite,

ces fûts sont vieillis à l'aide de panel-line, et de pastels « rouille ». L'un d'entre eux a été percé afin de représenter des impacts. Quelques centimètres de bande-cache et une journée de travail plus tard, ce sont pas moins de quatorze fûts qui sont prêts à rejoindre le diorama (Photo 52).

TRAITEMENT DE SURFACE

Enduire toute la superficie de la présentation de pâte à décor ne présente pas de difficulté majeure mais nécessite du temps et de l'application si l'on veut obtenir un rendu qui soit homogène. Je procède par secteur successifs en utilisant des spatules de différentes dimensions (il en faut une très fine pour travailler dans les recoins tels que les étroits espaces à la base des fûts). Sur la droite du diorama, je voulais créer une piste permettant la circulation de véhicules et, pour ce faire, j'ai



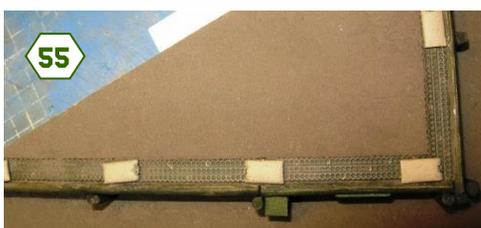
53

découpé et texturé au cutter du carton plume fin (Photo 53). Après peinture, cette zone est traitée à la pâte à décor puis, alors que celle-ci a commencé à sécher, des traces de pneus sont imprimées. Une amie m'a récemment offert une jeep en métal au 1/43^{ème} (merci Chantal !) et le passage des roues sur la surface encore légèrement humide m'a permis de réaliser cet effet (Photo 54). Après que l'ensemble soit passé au vernis mat, la base est prête à recevoir tous les composants du diorama.



54

ENCORE DES PLAQUES



55

Pour éviter que les rotors en mouvement ne créent des tourbillons de poussière s'échappant de la levée de terre, j'ai posé sur le rebord de celle-ci des plaques de PSP en photo découpe, traitées au metal-primer puis peintes. Des sacs de sable les maintiennent en place (Photo 55) et des poutres viendront par la suite.

DETAILS COMPLEMENTAIRES

Afin de meubler la petite zone en arrière de la barrière de fûts, j'y ai placé le fût percé d'impacts et quelques éléments en bois. Au long de la levée de terre, j'ai ajouté deux détails qui donnent un peu plus de vie à la scène : un extincteur issu de ma boîte à surplus prend place dans un coffrage en bois, tandis qu'un panneau indique le numéro de l'hélico correspondant à l'alvéole qui lui est affectée.



56

Cette impression sur bristol collée sur une mince plaque de balsa est simple à réaliser mais ajoute



57

à l'authenticité de l'ensemble (Photo 57).

ECRAN DE FOND

Pour cacher l'environnement lors des prises de vues et donner encore un peu plus de vie à l'ensemble j'ai, fidèle à cette vieille habitude,

créé un fond en me servant d'une photo issue d'un calendrier (mon épouse m'offre un calendrier de photos d'hélicoptères à chaque Noël). Scanner la photo (Photo 58), la dimensionner et la dupliquer puis imprimer (qualité haute, papier photo brillant) demande



58

attention, mais il faut ensuite un peu de temps pour procéder à l'assemblage de ces tirages afin

d'obtenir la longueur requise. Le résultat est à mes yeux un plus pour la présentation.

Il reste toutefois un problème dû à la duplication, celui de se retrouver avec deux fois la même vue (inversée) sur l'ensemble du panneau. Pour gommer cet aspect, j'ai caché l'un des éléments en cause par une palissade de troncs sur la levée de terre et l'autre par une façade de cinq fûts de 100L couchés. Pour cette dernière réalisation en scratch, j'ai collé sur bristol des cercles en plastique du diamètre idoine puis des sections de profilé Ø 1mm pour représenter les bondes. Après détournement au cutter, passage en peinture et réalisation des



59

étais de maintien en bois, ce sous ensemble (Photo 59) rejoint le décor.

MISE EN PLACE !

Arrive enfin le moment tant attendu où tous les éléments préparés jusqu'ici sont rassemblés pour réaliser un tout cohérent : l'écran de fond rejoint la base, l'hélico est collé en place et les trois figurines sont positionnées en fonction de « l'histoire » qu'elles racontent : le mécanicien qui est accroupi devant le nez de l'hélico (Photo 60) vient d'entretenir l'appareil (un seau et une pompe à graisse sont à ses pieds) et il s'apprête à ranger dans un boîtier placé à ses côtés le manchon de protection du tube de Pitot.



60



61

Autour d'une table, l'officier coiffé d'un chapeau de cavalerie indique à un pilote un objectif sur une carte (Photo 61).



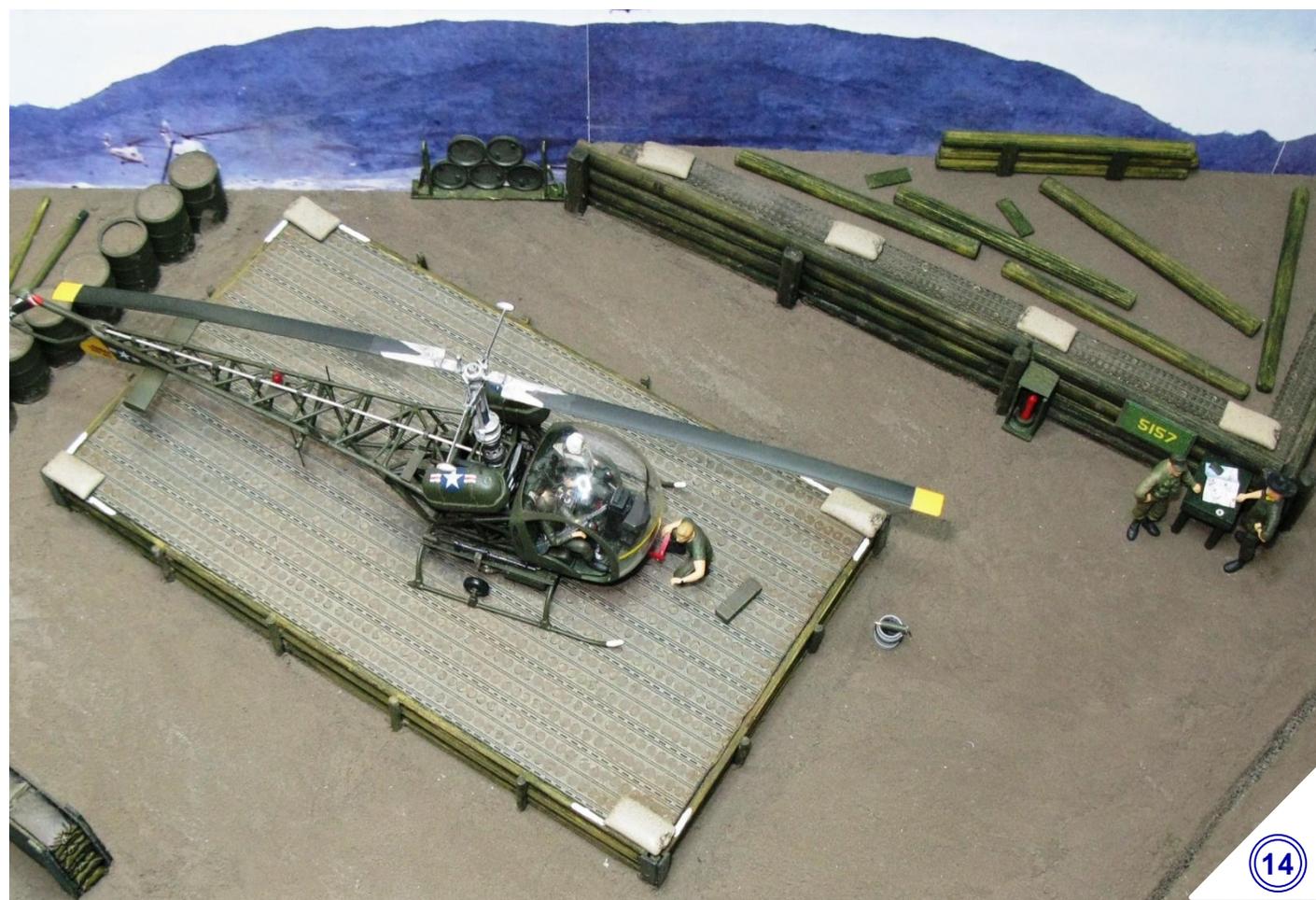
CONCLUSION

Bien que globalement bien pensée en matière d'ingénierie, la maquette *Italeri* connaît quelques travers qui peuvent rebuter un débutant (la notice de montage, en particulier, gagnerait à être améliorée) et la photo-découpe *Eduard* est un must pour tout maquettiste souhaitant obtenir un résultat suffisamment détaillé.

Les figurines PJ Production et ICM apportent un plus indéniable à un diorama.

90 heures ont été consacrées à l'hélico (pilotes inclus) et 60 au diorama, soit un total de 150 heures pour enfin avoir un OH-13 dans ma collection.

J'espère avoir ainsi rendu hommage aux courageux *Aeroscouts*, qui menèrent des combats à haut risque à l'issue incertaine ...



DES APPROVISIONNEMENTS

Comme tout maquettiste, j'achète des accessoires sur différents sites internet, dont certains méritent d'être recommandés et d'autres procurent des expériences décevantes. Dans le cas de ce diorama, trois sources appellent commentaires :

A CONSEILLER :

Oupsmodel (www.oupsmodel.com). Basé dans l'Allier, ce site propose un large choix dans de nombreux domaines : maquettes, figurines, accessoires, peintures ... A peine la commande est elle passée que le client reçoit un mail de confirmation, suivi de plusieurs mails indiquant l'évolution de la préparation et de l'expédition. La livraison arrive dans les 48 heures dans un colis robuste et soigneusement préparé.

Coastalkits (www.costalkits.co.uk). Ce site britannique propose toutes sortes d'accessoires dont, tout particulièrement, un choix assez rare de bases de présentation et d'écrans de fond qui sont de nature à valoriser une maquette. Une rupture d'approvisionnement a généré un délai de livraison assez long mais celui-ci a été compensé par un cadeau.

A PROSCRIRE :

Le lancier Bleu (www.lancierbleu.com). Depuis la banlieue nantaise, ce commerçant (est-ce bien le mot ?) ne semble guère capable d'autre démarche que celle d'encaisser les achats des internautes. Après plusieurs jours d'attente, aucune réponse n'est donnée aux Emails répétitifs et le téléphone n'est jamais décroché. Les messages laissés sur boîte vocale n'ont pour seul retour qu'un silence assourdissant. Après un mois, exaspéré par une telle désinvolture, j'ai posté une lettre recommandée avec AR demandant remboursement. Celle-ci m'a été retournée par la Poste avec la mention « avisé et non réclamé ». Cet individu peu scrupuleux aurait-il mis la clef sous la porte? C'est ce que je souhaite au monde du maquettisme dans lequel une minorité de pollueurs toxiques doit être éliminée. En ce sens, j'ai déposé un signalement auprès de la DGCCRF (<https://signal.conso.gouv.fr>).

REMERCIEMENTS

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

De judicieux conseils m'ont été prodigués par mes amis du Maquettes-Club des Mauges, toujours avec bienveillance et bonne humeur. Pour en savoir plus sur nos activités et réalisations :

www.maquettesclubdesmauges.fr

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

BIBLIOGRAPHIE

Pour cette réalisation, j'ai utilisé la très complète monographie « *Bell 47/H-13 Sioux helicopter* » de Wayne MUTZA (collection Legends of warfare, 2017) et, du même auteur, « *Aeroscouts in Vietnam* » (Squadron Signal, 2012). Cette dernière publication, pleine de témoignages détaillés d'acteurs de l'époque et de nombreuses photos, est à recommander à tous ceux qui s'intéressent au thème hélico/Vietnam.

ACCESSOIRES

- Kit de masquage EDUARD EX 860
- Photo découpe EDUARD Detail Set 491275
- Figurines PJ Production 481130
- Figurines ICM 48089
- Sacs de sable Tamiya
- Base A3 PSP COASTAL KITS
- Plaques PSP photo-découpe Brengun