



ACTION READY !
MEKONG DELTA, VIETNAM, 1972
DIORAMA AU 1/72^{ème} PAR CHRISTIAN STOCK



RETOUR AU VIETNAM ...

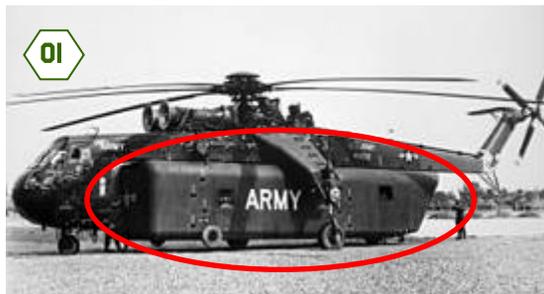
La Guerre du Vietnam étant l'un de mes terrains d'expression favoris en maquettisme, j'avais depuis longtemps l'idée de réaliser un diorama qui impliquerait certes un hélicoptère ... mais pas que !

L'idée de départ est de représenter une piste d'aviation en PSP (Pierced Steel Planking : assemblage de plaques de tôles perforées) sur laquelle plusieurs éléments prendront place. Si le scénario exact n'est pas précisément défini à ce stade, les dits éléments sont quant à eux déterminés à minima comme trois maquettes choisies en fonction de mes réserves, de mes souhaits et de ma documentation. Je n'exclus pas de faire évoluer les choses.

UNIVERSAL POD

Lors du développement de l'hélicoptère CH-54 « grue volante », les ingénieurs de Sikorsky avaient conçu cette « nacelle universelle » aux usages multiples, qui fut utilisée au Sud-Est Asiatique (Photo 01).

Ayant construit le dit hélicoptère il y a des années, les pièces permettant l'assemblage du pod en question dormaient dans mes réserves et le moment était venu de les utiliser : cet équipement assez peu représenté dans le monde du maquettisme me semble de nature à enrichir une mise en situation.



HUGHES OH-6A CAYUSE

Emblématique de ce conflit, le petit hélicoptère d'observation à la forme ovoïde (Photo 02) fut vite doté d'armements lui permettant d'assumer une fonction d'attaque au sol et était surnommé Loach (limace), de par la prononciation de l'acronyme de définition (Light Observation Helicopter).

Avec une turbine de 317 cv permettant une vitesse de croisière de 250 km/h, il enregistra plusieurs records (vitesse, vitesse ascensionnelle, endurance ...) et près de 1500 exemplaires ont été produits dans sa version d'origine, avant que des variantes plus performantes ne prolongent sa production jusqu'à aujourd'hui.

J'avais construit il y a longtemps la maquette de cet appareil au 1/32^{ème} mais elle fut détruite lors d'un déménagement et, donc, je souhaitais qu'il revienne dans ma collection.



NORTH AMERICAN OV-10 A BRONCO

Conçu dès le départ comme un outil de lutte antiguérilla, le Bronco est également iconique des combats contre le Viêt-Cong. Avion bipoutre équipé de deux turbopropulseurs de 725 cv lui donnant une vitesse maximale de 450 km/h, il pouvait emporter jusqu'à 1630 kg d'armements variés, outre ses mitrailleuses intégrées. Caractérisé par un cockpit en tandem accommodant pilote et observateur (qui jouissaient d'une excellente vision et de sièges éjectables), il possédait aussi une soute arrière (Photo 03).

Capable d'atterrir/décoller sur des pistes sommaires, son entretien simplifié en faisait un avion rustique et fiable. Dans ses versions successives, il fut produit à 360 exemplaires de 1965 à 1986 et exporté dans de nombreux pays. J'avais également construit cette maquette, à la même échelle, il y a fort longtemps mais, fatigué de la voir reposer



sur sa queue, j'en ai fait cadeau à un enfant. Là encore, l'occasion se présente de regarnir ma collection et, pour une fois, de sortir de mon domaine de confort, celui des hélicoptères.

DOCUMENTATION

Photos, croquis et textes de deux ouvrages du même auteur, Lou Drendel, ont été utilisés : *Gunslingers in Action* (Squadron Signal) et *OV-10 Bronco Illustrated* (Aviation Art).

CHAPITRE I : LE POD

UNIVERSAL POD

Ce conteneur assez volumineux dessiné sur la boîte ci-contre (Photo 04) était héliporté à l'endroit voulu par la « grue volante », en fonction des besoins. Il pouvait avoir de nombreuses utilisations : transport de troupes ou de petits véhicules, antenne chirurgicale ou poste de commandement. C'est cette dernière version que j'ai choisi de réaliser ici.



CHIRURGIE

En dehors de la rampe d'accès principale, le conteneur possède deux portes à l'arrière et une à l'avant droit, ainsi que plusieurs trappes sur les côtés et à l'arrière. Tout ouvrir serait fastidieux, mais j'ai choisi de découper la porte avant droite et la trappe arrière. Les portes arrière n'ayant même pas été moulées par Revell, je les ai réalisées par découpe d'aluminium adhésif et ouverture des hublots (Photo 05).



Par la suite, j'ai l'intention de figurer un climatiseur à l'extérieur d'une trappe latérale.

STRUCTURES INTERIEURES

Une fois ceci fait, il convient d'aménager l'intérieur, complètement nu. Dans un premier temps, les hublots sont masqués et collés en place, puis des profilés de différentes épaisseurs sont coupés aux bonnes longueurs afin de représenter les nervures des parois. De la carte plastique rainurée est alors utilisée pour fabriquer plafond, plancher et cloison arrière. De nombreux essais à blanc sont nécessaires afin de s'assurer que ces éléments couvrent bien la totalité de la surface voulue mais n'empêcheront pas le collage des deux demi coques (Photo 06).



DECORATION INTERIEURE

Comme souvent en pareil cas, je ne peux me contenter de la simple peinture des parois, qui nous laisserait avec un intérieur bien vide, alors qu'un poste de commandement comporte toutes sortes d'éléments visuels dont il serait dommage de se passer. J'ai donc créé sur PC quelques panneaux qui, imprimés sur bristol ou papier, sont découpés puis collés en place (Photo 07).

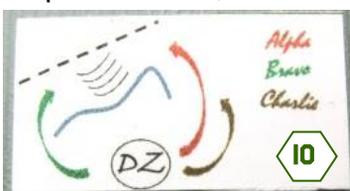


On trouve ainsi des tableaux noirs, des notices administratives et des cartes, dont trois ont été roulées pour trouver place dans un rack dédié.

Les tableaux noirs ont été fabriqués à l'aide de papier Canson sur lequel l'écriture est faite à la mine graphite Ø 0,5 mm, donnant l'impression d'un tracé à la craie (Photo 08).

Clin d'œil à l'histoire réelle, j'ai ajouté une photo de Raquel Welch, prise lors d'une tournée de soutien aux boys organisée par Bob Hope (Photo 09).

Sur la paroi arrière, un tableau blanc effaçable présente le plan de l'opération à venir (Photo 10). Des heures de travail ont été nécessaires à l'élaboration de ce décor dont tout ne sera pas visible mais, outre que j'ai horreur du vide et que cela m'a distrait, j'espère possible que quelques éléments soient visibles au travers des ouvertures. Quelques lentilles au plafond pour les éclairages et il ne reste plus qu'à aménager ...



ELEMENTS MEUBLANTS

Afin de donner un peu plus de vie à l'ensemble, il convient de meubler notre intérieur et quelques assises et tables sont nécessaires. Pour les premières, j'ai trouvé dans ma boîte à surplus des banquettes repliables, un peu grossières mais qui, vu ce que l'on verra, feront l'affaire (Photo 11). Pour ce qui est des tables, elles sont fabriquées à l'aide de pièces de réserve, de carte plastique et de fil de cuivre (Photo 12).



Mais des tables nues ne sauraient suffire : des cartes, des radios, un photocopieur, une machine à écrire et autres blocs viennent les garnir, tous ces éléments étant réalisés en scratch. J'ai passé des heures à fabriquer tout cela mais, une fois encore, j'y ai pris plaisir. Même s'il est douteux que l'on puisse voir beaucoup de cela (Photo 13) par la suite ...



CLOISON AVANT ET RAMPE D'ACCES

Outre la rampe de chargement, il existe en arrière de celle-ci une cloison munie de deux portes centrales, comme on peut le voir sur la photo d'époque ci-contre (Photo 14). Le tout est fabriqué en carte plastique. (Photo 15).

La rampe présente des traces d'éjection qu'il faut abraser et les lignes de rivets disparaissent dans l'opération, mais l'examen des photos

montre que celles-ci n'existaient pas dans la réalité. De la feuille intérieure de paquet de cigarettes, collée sur la face intérieure, vient simuler un revêtement antidérapant.

ASSEMBLAGE

Le plafond et le plancher équipés de ses détails sont collés un à un en prenant soin de procéder à des essais à blanc d'assemblage des deux demi-coques. Celles-ci sont ensuite collées l'une à l'autre et c'est à ce stade que l'on constate pleinement l'âge de la maquette : le joint entre les deux demi-coques est très approximatif, avec d'importantes « marches ».

Pas grave en ce qui concerne le dessous dont on ne verra rien et que l'on se contente de passer au mastic, mais il nous faut impérativement traiter les autres surfaces. Des applications de mastic et les ponçages subséquents rendent la paroi arrière suffisamment plane pour pouvoir y coller une découpe d'aluminium adhésif qui vient cacher la couture.



En revanche, les dommages sont tels sur la partie supérieure (Photo 16), que la seule solution envisageable consiste à doubler le toit à l'aide d'une plaque de carte plastique de 0,25 mm sur laquelle les lignes de structure sont gravées une à une. Là encore, j'ai ajouté à un endroit une largeur d'aluminium adhésif et une trappe (carte plastique) qui sont marquées par la roulette à riveter et qui recevront ultérieurement des antennes.

MASQUAGE

Un bon nettoyage à l'alcool de l'ensemble des surfaces précède la fabrication d'un masque en bristol pour l'ouverture principale, momentanément collé à la colle blanche, tandis que la porte latérale reçoit un tampon de mousse d'emballage renforcé de carton.

PEINTURE

Après que les plaques d'aluminium adhésif et les poignées de porte aient été traitées à l'apprêt métal, l'ensemble reçoit une couche d'apprêt gris afin de créer une base uniforme puis, après un polissage au tampon super fin et un nouveau nettoyage, notre pod est peint en Olive Drab. Les marchepieds sont repris au Panel-Line noir à main levée, puis une couche de vernis brillant prépare la pose des décalcomanies.

DECALCOMANIES

Celles d'origine ayant été perdues, seuls des marquages « United States Army », issus de la boîte à surplus, sont utilisés. Ils sont hélas très épais mais, après une nouvelle application de vernis brillant puis mat, on constate avec soulagement l'absence de silvering.

DEMASQUAGE ... ET DECONVENUE

Un bruit inquiétant à chaque manipulation m'intriguait depuis un moment et, une fois tous les masques retirés, j'ai constaté que mes deux banquettes avaient quitté leurs emplacements. J'ai assez difficilement réussi à les sortir et, le mieux étant ennemi du bien, elles ont rejoint la boîte à rabiot. Le briefing se tiendra debout ... En revanche, aucune catastrophe côté peinture à part quelques inévitables retouches au niveau des jointures de portes. Côté hublots, un nettoyage à la pâte à polir puis à l'alcool élimine les traces d'adhésif laissées par les masquages.

ROUES ET PORTES

J'avais mis à profit des temps de séchage pour ébarber et peindre les roues et leur montage ne



présente pas de difficulté particulière ... sauf si l'on perd une pièce et que l'on doit fabriquer celle-ci ab-nihilo, comme ce fût mon cas.

La rampe rejoint l'avant et de fines longueurs de fil métal fin viennent représenter ses câbles de levage (Photo 17).



Pour (presque) finir, une porte est découpée dans du rhodoïd, son hublot masqué, puis elle est peinte et collée en place (Photo 18).

AUTRES AJOUTS

Pour approcher la réalité d'après les photos d'époque, un tableau de branchement et une trappe



rejoignent l'ouverture arrière : des câbles y seront collés par la suite, lors de la mise en place du pod sur le diorama (Photo 19).

Un climatiseur fabriqué en scratch (boîte à



surplus, photo découpe et carte plastique) est alors collé sur une paroi. (Photo 20).

CONCLUSION

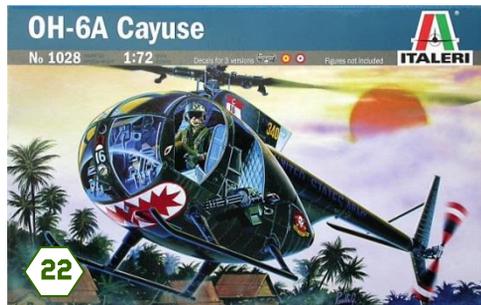
Le pod ainsi terminé sera complété, lors de son utilisation sur le diorama, par des antennes sur son toit, des câbles sortant de l'arrière et quelques autres détails (Photo 21).



CHAPITRE II : LE CAYUSE

LA MAQUETTE

L'OH-6 a été produit par plusieurs marques mais semble de plus en plus difficile à trouver sur le marché, aussi ai-je appelé un ami maquettiste à l'aide : Manu est sans aucun doute l'expert en la matière, ayant construit à cette échelle un nombre impressionnant de Cayuse de tous types et dans des livrées variées. Il m'a donc conseillé le kit ITALERI (Photo 22) et, connaissant l'aspect aléatoire de son approvisionnement, a eu la gentillesse d'en extraire une boîte de son stock pléthorique pour me l'offrir. Preuve est ainsi faite que la fraternité existe bien dans le monde du maquettisme !



Si cette maquette date des années 90, l'examen des grappes est assez rassurant : le plastique brun semble de bonne qualité, les gravures sont fines et les éléments transparents paraissent limpides. Mon intention est de procéder à un montage « sorti de boîte », sans accessoires.

PREPARATION

Avant toute autre démarche, j'ai tenu à ébarber les deux demi-coques : des traces d'éjection sur les faces internes doivent être éliminées (Photo 23) et l'on peut constater à cette occasion la très petite taille de cette reproduction. Sur la moitié bâbord, des encoches sont prévues pour le montage des portes (Photo 23),



qu'il va falloir combler puisque je souhaite présenter l'appareil en absence de celles-ci qui, au Vietnam, étaient quasiment toujours démontées. Ce que l'on peut voir sur une photo de *Miss Clawd IV* (Photo 24), l'appareil du pilote Hugh Mills aux très nombreuses citations, dont les décalcomanies sont fournies dans la

boîte et que j'ai l'intention d'utiliser.

CHIRURGIE

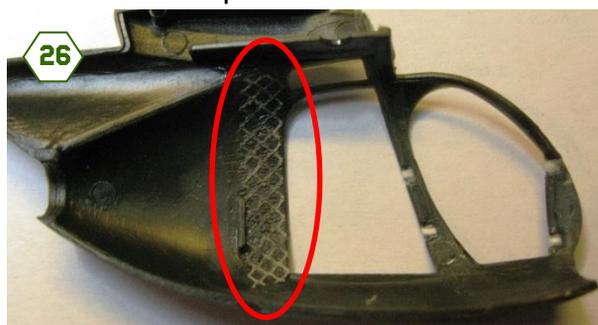
Les choses se compliquent à tribord où les dites portes sont moulées dans la masse. Afin de pouvoir travailler sans risque de casse, j'ai introduit un tampon de pâte à modeler dans la demi coque, puis j'ai repris les lignes de gravure au scalpel avant d'utiliser une fraise montée sur ma mini perceuse. Le pourtour des ouvertures ainsi réalisées est ensuite affiné à la mini-lime et au papier abrasif. Quelques inévitables traces de scalpel ayant rayé la carrosserie, celles-ci sont comblées à l'apprêt liquide (Photo 25) puis poncées.



Les encoches précédemment mentionnées sur l'autre demi-coque sont quant à elles comblées avec de minuscules découpes de carte plastique complétées par de la cyano.

DECORATION INTERIEURE

Italeri a bien reproduit la texture du revêtement isolant sur la cloison arrière, mais rien n'existe en ce qui concerne les parois intérieures nues (et sur lesquelles l'abrasion des pastilles d'éjection a laissé des traces). Pour remédier à cela, j'ai découpé du filet en nylon dont les mailles sont assez similaires à la texture de la cloison arrière et collé ces ajouts sur les parois (Photo 27). Je suis bien conscient que cela risque fort de ne guère se voir et je croise les doigts pour que cette surépaisseur n'ait pas d'impact par la suite ...



COCKPIT ARRIERE

Si Italeri a bien appréhendé l'ensemble des éléments qui composent l'habitacle, il est toutefois des aspects qui méritent amélioration. Après peinture, on commence par coller la cloison arrière au plancher, sur lequel prend place le caisson de munitions alimentant la mitrailleuse Gatling extérieure (Photo 27), amélioré. Du côté droit, le mitrailleur est assis sur un siège fait de toile tendue sur un châssis en tubulures (Photo 28) que j'ai fabriqué à l'aide de carte plastique, de tige métallique Ø 0,4 mm et de bande cache, le dossier faisant appel à de la feuille métal recouverte de bande cache. Pas de harnais à cet emplacement mais une ceinture fabriquée en bande cache. Un carton (profilé de 2 x 2 mm peint + stencil) est glissé sous le siège et, devant celui-ci, j'ai positionné une caisse contenant des grenades fumigènes et offensives, une dotation habituelle tout comme le caisson placé à la gauche du siège (que l'on voit sur la photo 28). Un autre carton prend place à côté de la Gatling. J'ai aussi « bricolé » à partir de pièces de récupération un casque posé sur le siège (idem pour le pilote) et modifié le tunnel de l'arbre de transmission afin qu'il soit plus ressemblant (Photo 29).



COCKPIT AVANT

Sur les sièges fournis manquent les harnais (réalisés en bande cache) et, surtout, les blindages



latéraux (Photo 30). Ceux-ci sont découpés dans de la carte plastique fine et collés après peinture. Les manches sont collés en place et, pour plus de réalisme, j'ai aussi fabriqué la trousse de secours que l'on peut voir sur des photos d'époque, en haut de la cloison intermédiaire. Italeri n'a pas représenté la

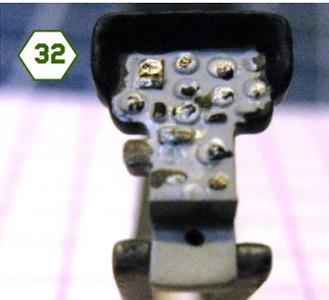


planche d'instruments située au pied de la console centrale (Photo 33) et j'ai pallié ce manque à l'aide de profilé pour créer le volume,

sur lequel une mince plaque de carte plastique est recouverte d'une décalcomanie issue des surplus. Les derniers compléments sont un extincteur (fabrication maison) au pied de chaque pilote et un fusil d'assaut M16 issu des réserves sur le siège du copilote (Photo 31).

TABLEAU DE BORD

S'agissant d'un montage « sorti de boîte », la pièce fournie pour figurer la console centrale sera



utilisée sans autre travail que quelques petites touches de peinture (avec vernis brillant sur les cadrans). J'ai toutefois utilisé quelques minces fils de cuivre pour figurer les câbles qui sortent à l'avant. Le résultat (Photo 32), s'il n'est pas conforme à la réalité (Photo 33), s'en approche. Compte tenu de leur fragilité, les palonniers sont réservés pour un montage ultérieur.



A ce stade et même s'il reste beaucoup de travail, notre cockpit est prêt (Photos 34 à 36).



FABRICATION DE MASQUES

L'anticipation évitant bien des problèmes au maquettiste, il est temps de penser aux sessions de peinture à venir, pour lesquelles l'intérieur de notre hélicoptère devra être protégé. Aucun souci



côté bâbord puisque nous pouvons nous servir des deux portes non utilisées pour occulter les ouvertures. En revanche, côté tribord, la chirurgie pratiquée implique de fabriquer des caches dont il est beaucoup plus facile de prendre les empreintes dès maintenant, tant que les deux demi-coques ne sont pas assemblées. Ceci étant fait, du bristol est découpé selon les tracés obtenus sur bande cache (Photo 34). Pour ce qui est de la bulle frontale et n'ayant pas acheté de kit de masquage, je procèderai à l'ancienne, par utilisation de

bande cache et liquide de masquage.

ASSEMBLAGE ...

Les parois intérieures ayant été peintes, les hublots de toit sont posés : minuscules, le risque existe qu'ils cherchent à s'évader et j'ai renforcé leur positionnement en appliquant une petite découpe d'adhésif transparent sur l'intérieur de la paroi. Le module cockpit et la tuyère d'éjection sont fixés sur la demi-coque bâbord à la colle blanche (qui permet des ajustements) et, une fois satisfait du résultat, de la cyano vient consolider l'ensemble (Photo 35). L'autre demi-coque est alors collée en place, en procédant progressivement, section par section, à la cyano.



...IMPARFAIT !

Comme il était à craindre et malgré toutes les précautions d'usage, cet assemblage s'avère peu satisfaisant, les deux pièces Italeri jointant assez mal par endroits. Pour éliminer la trop apparente « couture », seul une méthode s'impose : mastic et ponçage. Procédé chronophage puisque deux couches de mastic (trois à certains endroits) s'avèrent nécessaires (Photo 36), qu'il convient de laisser une nuit de séchage entre chaque couche et que le ponçage, lui aussi, requiert du temps ...

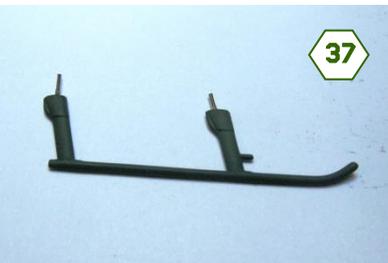


GESTION DE TEMPS

Outre la patience requise pour ces opérations répétitives, les travaux sont ralentis par une sage décision : l'observation de la bulle transparente constituant l'avant de l'appareil m'a amené à la conclusion selon laquelle la fabrication de masques pour couvrir celle-ci allait être compliquée et hasardeuse. J'ai donc pris la décision de m'écarter du dogme « sorti de boîte » et d'acheter le set de masquage KVM qui a l'avantage de traiter les deux faces de la canopée. Ceci implique un délai d'une petite semaine entre la commande et la réception, cette attente étant mise à profit pour ébarber et peindre toutes les autres pièces : ailerons, éléments de rotors ...

AMELIORATIONS

Dans le cadre de cette préparation, l'examen des patins d'atterrissage m'a inquiété : outre que



les éléments sont très fins compte tenu de l'échelle, Italeri préconise un simple collage sur la carlingue, ce qui laisse prévoir une grande fragilité et des alignements difficiles. Pour remédier à cet aspect, j'ai réussi à forer dans chaque jambe (1,2 mm d'épaisseur) un trou de Ø 0,4 mm dans lequel une section



d'épingle prend place (Photo 37), des trous correspondants étant forés, au bon angle, dans la carlingue. Fort de cette expérience, je l'ai répétée sur les deux minuscules moignons placés en arrière des portes (Photo 38). qui supportent les feux de position : leur positionnement sera ainsi facilité et le petit dépassement de métal à l'extrémité pourra être traité à la peinture translucide (Photo 39).



DEFAUT D'INGENIERIE

En pleine séance de ponçage, je me suis soudain aperçu (que ne l'ai-je vu plus tôt) d'un défaut assez gênant : la cloison intermédiaire et la cloison arrière ne jointent pas les parois latérales (écart de 0,4 à 0,6 millimètre selon les endroits) et encore moins le plafond (il manque quatre millimètres à l'arrière !). Or je n'ai procédé à aucune modification des pièces et je pense donc qu'il s'agit d'un défaut de fabrication. Les vides apparents sont trop importants pour laisser les choses en l'état, mais les deux demi-coques ayant été collées à la cyano, tout démontage est proscrit. Je me suis donc lancé dans la fabrication de contre-cloisons en bristol pour ce qui est des jonctions cloison/plafond : après tâtonnements successifs pour obtenir les dimensions et formes requises et une fois peintes, celles-ci sont introduites (tremblement proscrit !) et collées à la colle blanche. Les écarts entre les cloisons et les parois sont quant à eux comblés grâce à des couches successives de mastic. Après séchage et durcissement, séquence de ponçage puis retouches de peinture, ces réparations sauvent les apparences.

BULLE FRONTALE

Le kit de masquage reçu, on peut travailler sur la face intérieure de celle-ci. Dans un premier temps, un disque de carte plastique est ajouté pour représenter l'entrée d'air, puis l'arrière du phare d'atterrissage est traité au crayon chrome. S'ensuit la délicate pose des masques qui, bien que de qualité, sont difficiles à aligner sur les courbes.

Après peinture et vernis mat, les masques sont retirés (Photo 40) et l'on peut procéder au masquage extérieur.



NETTOYAGE ET MASQUAGE

Une fois ceci fait, les palonniers, les feux de position et la boîte de transmission du rotor anti-couple sont collés en place. Sur cette dernière, une petite section d'épingle dépasse, elle sera traitée par la suite pour représenter le feu anti collision. La bulle est ensuite collée (non sans mal !) et l'on peut procéder à l'incontournable phase de nettoyage : polissage de la carrosserie, soufflage d'air comprimé à l'intérieur afin d'éliminer les poussières conséquentes des ponçages, passage d'une solution de liquide vaisselle et rinçage. Après une nuit de séchage de l'ensemble sous boîte close, les masques de hublots et portes sont alors mis en place, avec l'aide de mastic de masquage souple (Photo 41).



PEINTURE ET DECORATION

Deux légers voiles successifs d'apprêt gris précèdent plusieurs passages légers de teinte Olive-Drab puis une couche de vernis brillant prépare la pose des décalcomanies, qui ne présente pas de difficulté compte tenu de leur bonne qualité (couleurs bien saturées, film fin ...).

Une nouvelle phase de séchage s'impose avant de recouvrir le tout de vernis brillant afin d'éviter autant que faire se peut les éventuels reflets et, ensuite, du vernis mat termine l'opération.

BAS LES MASQUES !

On commence par ne retirer que les masques des hublots supérieurs ainsi que ceux du « toit » de la bulle : dans la réalité, ces vitrages sont en effet teintés pour protection solaire et, pour reproduire cet aspect, je projette un voile de de vert translucide suivi d'un voile de smoke. Ceci fait, les autres masques sont retirés et, après nettoyage à l'essence des traces d'adhésif et quelques inévitables micro-retouches, ça commence à ressembler à un Cayuse (Photo 42 à 44).



COMPLEMENTS

Il reste toutefois à compléter la poutre arrière par l'aileron vertical, l'aileron incliné et la béquille de sécurité. Italeri ne prévoyant qu'un simple collage, sans repère de positionnement, j'ai préféré jouer la sécurité en introduisant dans chacun de ces éléments une section d'épingle. J'ai également collé les patins d'atterrissage, tous ces éléments ayant été peints séparément. La mitrailleuse Gatling rejoint alors son emplacement et une M-60 issue de mes réserves prend place au poste du mitrailleur, tenue par un câble fixé au plafond (Photo 45).



ROTOR ANTI COUPLE

Fourni en une seule pièce, celui-ci n'appelle d'autre travail que quelques phases de peinture : un passage à l'apprêt blanc précède l'apposition de décalcomanies issues de la boîte à surplus et soigneusement découpées. Suivent vernis brillant, puis masquage et ensuite peinture noire pour les pales et gun-metal pour la tête de rotor, un vernis mat terminant enfin l'opération (Photo 46).



PALES

Le plastique dans lequel celles-ci sont moulées est assez souple, permettant de légèrement les couder à froid afin de simuler leur affaissement. Le schéma de peinture est sensiblement le même que précédemment, à ceci près que les marquages de visibilité en extrémité de pale sont réalisés en peinture et non en décalcomanie.

TETE DE ROTOR

Son assemblage est assez simple et, construction « sortie de boîte » oblige, je n'ai pas cherché à l'améliorer, sauf quelques détails mineurs.



Après collage des pales et peinture en gun-metal, j'ai appliqué les codes couleurs que l'on voit bien sur l'appareil réel (Photo 47) : micro touche de crayon peinture blanc puis ajout des teintes au pinceau « trois poils »



Après passage au vernis mat final, notre rotor est prêt à être positionné (Photo 48).

A POSTERIORI ...

La pose de ces deux rotors achève notre Cayuse, une maquette qui, accusant son âge, appelle quelques améliorations pour être assemblée et un peu d'imagination pour être détaillée comme il convient. S'agissant d'une petite machine dans la réalité, la reproduction est peu volumineuse et il faut de bons yeux pour en examiner les détails ... et les défauts ! Je suis assez déçu par mon traitement des hublots supérieurs teintés et ce n'est que tardivement que je me suis aperçu que la poutre n'est pas parfaitement rectiligne. Par ailleurs, le set de masquage laisse des traces d'adhésif qui doivent être nettoyées à l'essence. Malgré tout, la bête me semble avoir bénéficié



des détails complémentaires que j'ai apportés et de nature à être un élément d'ambiance parmi d'autres sur un diorama (Photos 49 à 51).

CHAPITRE III : LE BRONCO

LA MAQUETTE

L'OV-10A a été produit dès la fin des années soixante par Hasegawa et repris par Airfix ou Frog, avant de nouvelles productions dans les années quatre-vingt et deux-mille. Autant dire que les reproductions ne manquent pas ! Mais la nouveauté est survenue en 2023 lorsque le fabricant ukrainien ICM, dont la qualité des produits est reconnue, s'est lancé dans la production de nouveaux moules et, donc, d'un kit entièrement inédit (Photo 52). La boîte comportant pas moins de 260 pièces (dont une bonne quantité destinée à représenter les nombreuses options d'armement), le travail ne va pas manquer.



LES COMPLEMENTS

Une maquette moderne et de qualité, donc, ce qui va me changer des médiocres productions sur lesquelles j'ai eu à travailler ces derniers temps. Ceci mérite d'investir dans quelques accessoires afin d'élever le niveau : Un kit de détail en photo découpe et un set de masquage sont achetés chez le fabricant tchèque EDUARD, ainsi qu'une planche de décalcomanies 3D (ce qui sera pour moi la première expérience de ce type de produit). L'accessoiriste ukrainien RESKIT annonce la sortie d'un kit d'amélioration permettant de montrer la soute ouverte et j'ai bien sûr été tenté mais, renseignement pris auprès du fabricant, la mise sur le marché ne surviendra qu'en Décembre (j'écris ces lignes en Juillet) ... je vais donc, à regret, faire l'impasse.

FIN DE PROCRASTINATION

Un peu inquiet de me lancer dans la construction d'un avion, j'ai repoussé ce chantier en me concentrant pendant plusieurs jours sur la fabrication d'éléments de détail pour le diorama (voir ci après), mais j'ai fini par me lancer ... L'ouverture de la boîte est rassurante au sens où l'on découvre ce qui semble être une belle maquette : les pièces moulées dans un plastique de bonne qualité offrent des détails finement gravés, il n'y a pas ou très peu de traces d'éjection et, après nettoyage au liquide vaisselle, on peut se mettre au travail.

SIEGES EJECTABLES

Ceux-ci pourraient sans problème être assemblés tel quels mais puisqu'aussi bien je dispose du kit d'amélioration Eduard en photo découpe, je l'utilise. Partiellement, toutefois, car certaines pièces n'apportent pas de réelle plus-value au sens où elles resteront invisibles. En revanche, les décalcomanies et les harnais pré-peints sont un plus indéniable, même si certains éléments, minuscules, sont difficiles à manipuler et coller. Eduard nous fournit la poignée d'éjection située près de l'appuie-tête, mais n'a pas représenté celle placée entre les genoux du pilote et j'ai dû fabriquer celle-ci en fil de cuivre fin soigneusement peint (Photo 53). A ce stade, l'ingénierie ICM est irréprochable : les pièces ne nécessitent pratiquement pas d'ébarbage, la présence d'ergots de positionnement et de détrompeurs facilite le montage, et les assemblages sont sans défaut. Jusqu'ici, tout va bien.



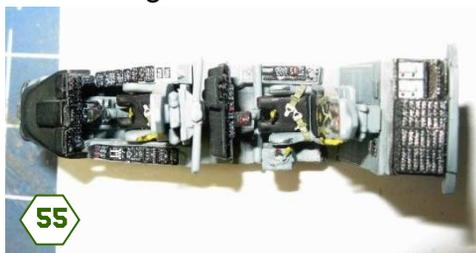
DECALCOMANIES 3D

Pour les composantes du cockpit, les pièces fournies pourraient suffire mais les ajouts en photo découpe apportent des détails dont il serait dommage de se passer. Quant aux décalcomanies 3D, elles s'avèrent assez faciles à utiliser si l'on suit bien le mode d'emploi, en particulier en ne les laissant que peu de temps immergées dans l'eau chaude et, le cas échéant, en renforçant l'adhésion par un soupçon de colle blanche. Le détail ainsi proposé est tout simplement bluffant, bien supérieur à tout ce qui existait jusqu'alors, qu'il s'agisse de décalcomanies classiques ou de photo découpe pré-peinte. Le résultat est bien supérieur par le relief représenté comme par les cadrans qui restituent bien leurs protections vitrées (Photo 54).



COCKPIT

Fort de toutes ces décalcomanies et pièces en photo découpe, l'assemblage des différents éléments composant le cockpit demande de l'attention et du temps. Ici ou là, j'ai failli commettre des erreurs en interprétant mal la notice (pourtant claire), mais les détrompeurs dont sont munies certaines pièces m'ont sauvé. Globalement, le résultat est d'autant plus satisfaisant que les pièces demandent peu d'ébarbage, n'offrent pas de défauts et présentent des détails soignés (Photo 55).



TRAIN AVANT

La notice préconise le montage du train avant à ce stade, ce qui va à l'encontre de la logique qui voudrait qu'on le réservât pour la fin afin d'éviter les risques de casse et de faciliter la mise en peinture. J'avais bien envie de passer outre mais l'étude des schémas d'assemblage m'ayant prouvé qu'il serait difficile (voire impossible) d'opérer l'ajout de ce train en fin de parcours, je me suis lancé dans l'opération sans attendre. Phase délicate car il m'a fallu abraser le plancher pour que celui-ci accepte les trappes du puits de train. Par sécurité, j'ai aussi remplacé la pièce représentant le piston de rétractation par une section de tige métal, plus robuste.

LEST

Afin que l'appareil ne repose pas sur sa queue, ICM préconise l'adjonction d'un poids de 5g dans le nez de l'avion mais l'espace disponible à cet endroit, très restreint, ne permet de placer qu'un plomb de 2g. J'ai donc ajouté des sections de fil à fusible dans tous les recoins où cela était possible mais, ma balance indiquant que cela était insuffisant,



je me suis résolu à placer un complément de lest en soute, contre la cloison arrière du cockpit. On se demande comment pourra faire un maquettiste présentant la soute ouverte ... Cockpit et plancher sont alors solidarisés, ce qui implique un peu de mastic. Sur cette phase de montage (Photo 56), ICM aurait pu mieux faire.

ASSEMBLAGE DU FUSELAGE

Les deux demi-coques ayant été préparées (peinture intérieure, photo découpe, décalcomanies), l'ensemble plancher/cockpit est alors collé à l'une d'entre elles et, là, les choses se compliquent. J'ai sans doute dû mal interpréter la notice lors d'une phase précédente, car ça coince : il me faut échancre l'ouverture supérieure du nez pour que l'ensemble rentre et un fort serrage est nécessaire pour parvenir à coller et aligner le tout.

Ensuite, l'autre demi-coque est échancrée selon le même profil et sa présentation à blanc fait apparaître un écart d'environ 1 mm sur toute la longueur du nez. Une opération de chirurgie réparatrice s'impose, qui consiste à découper de la carte plastique pour réaliser une pièce permettant de combler le vide et jointer les deux demi-coques. Là encore, un bon serrage est nécessaire. A ce stade, je pensais avoir sauvé la maquette mais me suis aperçu que le nez était irrémédiablement tordu (Photo 57).



TOUT REFAIRE !

Assez désespéré, j'ai envisagé de nouvelles opérations chirurgicales consistant à abraser une moitié de la zone défectueuse et ajouter une bonne couche de mastic sur l'autre côté, mais j'ai rapidement conclu que, outre une charge de travail importante, cette solution ne pouvait mener qu'à un résultat très incertain. Je me suis donc résolu à **tout recommencer... en commandant une nouvelle maquette !**

Aussi pénible cette décision soit elle, elle présente deux avantages : Le premier est que j'avais par erreur commandé deux kits de photo découpe Eduard et que je dispose donc de tout ce qu'il faut pour rééquiper un nouveau cockpit. Le second est que, les semaines s'étant écoulées, le kit permettant l'ouverture de la soute devrait être bientôt disponible. Je réserve l'actuel cockpit en vue d'une autre utilisation et croise les doigts pour que la seconde tentative soit plus fructueuse que celle-ci.

NOUVELLE MAQUETTE

Décidé à tout reprendre du début, il me restait à me montrer plus attentif afin de ne pas connaître les mêmes déboires et, donc, de tenter de déchiffrer plus précisément la notice... autant que celle-ci peut le permettre.

En complément, la systématisation des essais à blanc va s'avérer être une règle fondamentale.

Cette fois-ci, j'ai réservé le montage du train avant et de ses trappes pour plus tard. De même, l'ensemble casquette/tableau de bord est momentanément mis de côté. A ce stade, seul un montage provisoire (Photo 58) est possible, l'assemblage des deux demi-coques devant attendre la réception du kit d'aménagement de la soute, que RESKIT n'a toujours pas mis à son catalogue.



AILE

L'aile est finement détaillée et l'assemblage des assez nombreux éléments qui la composent est irréprochable, même si cela demande du temps (Photo 59). Je n'ai pas utilisé certaines des pièces en photo-découpe tant elles sont minuscules et les éléments d'origine, à peine plus gros, ont tendance à fuir les brucelles... D'où l'utilité d'être en possession de deux maquettes, la première boîte constituant une réserve fort utile que je n'hésite pas à cannibaliser !



DECONVENUE !

Cette histoire de soute me préoccupait tant que j'ai à nouveau questionné Reskit qui m'a indiqué manquer de designers pour sa production, m'invitant à « attendre encore ». Encore étant un mot pouvant signifier des semaines ou des mois, je me suis résolu à laisser la soute fermée ! A toute chose malheur étant bon, cela va simplifier les choses et me permettre de reprendre le montage en suivant les séquences de la notice. Ayant toutefois commencé à travailler sur les nacelles, je vais d'abord terminer celles-ci.

NACELLES

Là encore, le niveau de détail des deux nacelles moteur est à souligner avec, en particulier, une reproduction très fouillée des puits de trains d'atterrissage. Seul « hic » au tableau, ces trains doivent être installés avant de refermer les nacelles. Bien que cela génère une fragilité par la suite, je vais devoir m'y conformer. Entre l'incontournable ébarbage de pièces minuscules, l'ajout d'éléments de détail en photo découpe (dont on ne verra pas grand-chose), ainsi que les phases de peinture et de vieillissement, la réalisation des trains et de leurs puits demande d'autant plus de temps que le montage est assez complexe. On est donc content lorsqu'une nacelle est terminée et prête à peindre (Photo 60), même si tout le procédé doit être repris pour assembler la seconde.



LEST

Comme lors de la première tentative de montage, j'ai placé un peu de plomb dans le nez de l'appareil et, par sécurité, dans le nez de chaque nacelle. Mais pour m'assurer que ce Bronco ne reposerait pas sur sa queue, je viens également de commander le kit de roues lestées produit par Reskit.

PEINTURE

Afin d'éviter d'être confronté à des zones difficilement accessibles pouvant générer ici ou là des surépaisseurs, je peins les sous-ensembles réalisés jusqu'ici (ailes, nacelles) séparément, ce qui a aussi l'avantage de faciliter la pose des décalcomanies. Ayant choisi de représenter un appareil de la Navy, les trains et leurs puits sont traités en Pearl-White, tandis que la teinte générale est un gris léger (Light-Grey). L'intérieur a quant à lui reçu du Dark Ghost Grey.

DECALCOMANIES

Sauf à ce que les décalcomanies soient de mauvaise qualité, leur pose est toujours pour moi un moment plaisant, au sens où l'appareil représenté commence à prendre des couleurs et sa personnalité.

En l'occurrence la planche fournie par ICM n'est pas des plus copieuses (vraisemblablement il manque des stencils de servitude) mais reste assez complète. J'utilise toujours la méthode qui a fait ses preuves : après traitement au vernis brillant des surfaces concernées et une nuit de séchage, les motifs sont trempés dans de l'eau déminéralisée tiède puis glissés en place à l'aide du couple pinceau/cure-dents et du binôme Micro-Set/Micro-Sol. Une nouvelle nuit de séchage s'impose alors, Avant de fixer le tout sous un voile de vernis brillant (Photo 61).



VIEILLISSEMENT

Les appareils de la Navy sont habituellement très bien entretenus et, d'une façon générale, je n'ai guère d'appétence pour des salissures exagérées qui transforment une maquette en épave. Je me limite donc à souligner les lignes de structure au Panel-Line noir, à salir trains et puits de trains à l'aide de pastel « traces d'huile », à évoquer les échappements au pastel « suie », à appliquer du graphite pour représenter le métal nu là où la peinture est usée (bord d'attaque des ailes) et à salir les endroits fréquemment utilisés par l'équipage et les mécaniciens. Ceci fait, une application de vernis mat vient donner la nuance finale.

RETOUR A LA CELLULE PRINCIPALE

Le tableau de bord posé, de nouveaux essais à blanc confirment la possibilité de refermer les deux demi-coques sans problème apparent. Les faces internes de celles-ci reçoivent alors les compléments en photo découpe puis sont peintes après masquage. Le module cockpit est alors collé à la demi-coque gauche puis, après essai à blanc, l'autre demi-coque est à son tour solidarisée. Quelques joints doivent alors être comblés au mastic liquide puis poncés. Ainsi prête, la cellule principale doit être masquée avant d'aller en cabine de peinture. Pour ce faire, j'ai assemblé avec de la bande cache les éléments de la canopée puis procédé à leur masquage de L'ensemble. Le cache ainsi élaboré est alors solidarisé à la cellule à l'aide d'un peu de colle blanche et de mastic de masquage noir, ce produit souple ayant le double avantage d'être assez adhésif mais pas trop et de pouvoir facilement épouser les formes les plus tortueuses (Photo 62). Un voile d'apprêt gris précède deux fines couches de peinture puis retour aux mêmes séquences de travail que pour les sous-ensembles précédents : vernis brillant, décalcomanies, nouveau vernis brillant, vieillissement, et vernis mat final.



Sont alors ajoutés les moignons d'armement qui ont été peints séparément puis, après retrait des masques, on procède aux inévitables micro retouches. Ceci achève une part importante de la maquette (Photo 63). Le train d'atterrissage avant est également préparé, puis réservé pour son montage ultérieur (Photo 64),

63



de même que l'aileron arrière qui joindra les deux poutres (Photo 65). A ce stade et après un

temps conséquent, même s'il reste à faire, une grosse partie du travail a été réalisée et, jusque là, le résultat est satisfaisant.

64



65



SOUS-ENSEMBLES

A ce stade, nous disposons de quatre sous-ensembles qui demandent à être solidarisés : l'aile, la cellule principale et les deux nacelles (Photo 66). On commence par joindre les deux premiers et un peu de mastic liquide s'avère nécessaire aux emplantures de l'aile, ce qui implique quelques retouches de peinture.



VITRAGES

L'une des caractéristiques du Bronco étant un vitrage important, celui-ci sera très visible et offrira une vue complète du cockpit. En ce sens, il mérite une attention rigoureuse, d'autant que les chroniques de montage que j'ai pu visualiser montrent souvent des joints défectueux.

Tout doit commencer par un masquage soigneux, mais le set Eduard que j'avais approvisionné ne permettant de masquer que les surfaces extérieures, j'ai acheté un autre set (Clear Prop) qui offre le traitement intérieur et extérieur, ce qui s'avère plus précis. Les premiers essais sont très encourageants : contours précis, pouvoir adhésif assez fort mais pas trop. Contrairement à d'autres accessoiristes qui ne fournissent que des adhésifs de contour devant être complétés par de la bande cache, ceux-ci sont des découpes complètes couvrant l'entièreté des surfaces, ce qui mérite d'être souligné. La mise en place des masques (Photo 67) n'en reste pas moins assez longue.



(Photo 68) peuvent rejoindre l'appareil.

COLLAGE

Les choses se compliquent un peu lorsqu'il s'agit de coller ces vitrages à la carlingue car on est condamné à procéder par étapes (pare brise, puis verrière de toit et enfin panneaux latéraux) tout en veillant à l'équilibre d'ensemble. La colle blanche est utilisée dans un premier temps afin de pouvoir procéder aux ajustages, puis la cyano vient renforcer le tout. Même si je suis parvenu à ne pas avoir de vides trop criants, l'ensemble des joints demande à être révisé et le mastic liquide s'impose (Photo 69)



ASSEMBLAGE

Après deux couches de mastic, une délicate opération de ponçage et les inévitables retouches à la bombe, qui nécessitent une longue séquence de masquage, les dernières finitions sont faites au pinceau 4/0.

Je dois confesser ne pas être pleinement satisfait du résultat, le nez de l'appareil gardant des traces disgracieuses malgré tous mes efforts. Le moment est alors venu de coller les deux nacelles et, là encore, un peu de mastic et quelques retouches sont nécessaires.

A ce stade, ça commence à ressembler à un avion (Photo 70) et, même si celui-ci connaît des imperfections, j'ai plaisir à constater qu'il ne repose pas sur sa queue car, en dernière minute, j'ai rajouté du lest dans le puits du train avant.

Les roues Reskit, peintes et salies comme il convient, sont ajoutées aux trains principaux puis on procède au montage du train avant, une opération assez délicate qui nécessite de remplacer des pièces fragiles par des sections d'épingle qui donnent de la robustesse.

ANTENNAGE ET AUTRES DETAILS

CMK nous fournit deux antennes minuscules et une antenne saumon qui trouvent place sous les nacelles mais cette dotation doit être complétée : l'antenne filaire qui part du dessus de la soute pour rejoindre l'aileron arrière est réalisée en fil de pêche teinté au feutre noir, tandis que les antennes fouet situées sur chaque poutre sont fabriquées en fil étiré (Photo 71).

Il reste à ajouter l'essuie-glace en photo découpe. Les hélices et le tube de Pitot en métal de chez Reskit sont peints et réservés pour la toute fin du montage.

RESERVOIR LARGUABLE

Afin de pouvoir disposer d'une autonomie suffisante pour rester assez longtemps sur une zone de combat, les *Broncos* emportaient de façon quasi systématique un réservoir supplémentaire de 150 gallons en charge ventrale. Les photos d'époque montrent que la peinture de celui-ci était souvent écaillée, ce que je souhaitais représenter. Après l'avoir peint couleur métal, j'ai appliqué deux couches de Chipping-Fluid, puis projeté la teinte de l'appareil. Après séchage, la surface est grattée par endroits avec un cure-dents et une brosse à dents trempés dans l'eau chaude, révélant le métal nu (Photo 72).

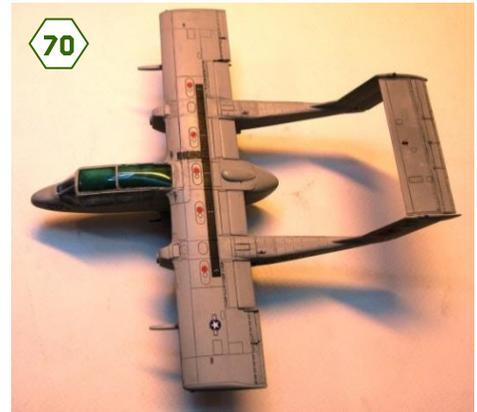
CHARGES OFFENSIVES

ICM nous propose pléthore d'armements parmi lesquels j'ai choisi ceux le plus souvent utilisés par la Navy à l'époque : un double lanceur LAU 33 de roquettes Uzi sous chaque aile et, sur chaque moignon d'armement, des lance roquettes multiples : LAU 68 sur le plot intérieur et LAU -10A sur le plot extérieur. Chacun de ces équipements est fourni sous la forme de demi-coques à coller et du mastic est nécessaire pour cacher les joints avant d'ajouter les autres pièces, dont certaines sont minuscules. Outre d'inévitables phases de ponçage, s'ajoutent des préparations de masquage car les opérations de peinture font appel à plusieurs teintes (dont certaines au pinceau fin). Viennent alors une couche de vernis brillant puis la pose des



73

décalcomanies. Si certaines sont gérables, celles qui sont supposées être apposées sur les huit ogives ($\varnothing 1\text{mm}$, L 5mm) des LAU-10A m'ont laissé interdit et j'ai préféré utiliser un peu de peinture jaune au bout d'un pinceau « trois poils ». Cet ensemble de charges m'a demandé temps et patience et j'ai été soulagé lorsque, après vernissage, tout a été terminé (Photo 73).



70



71

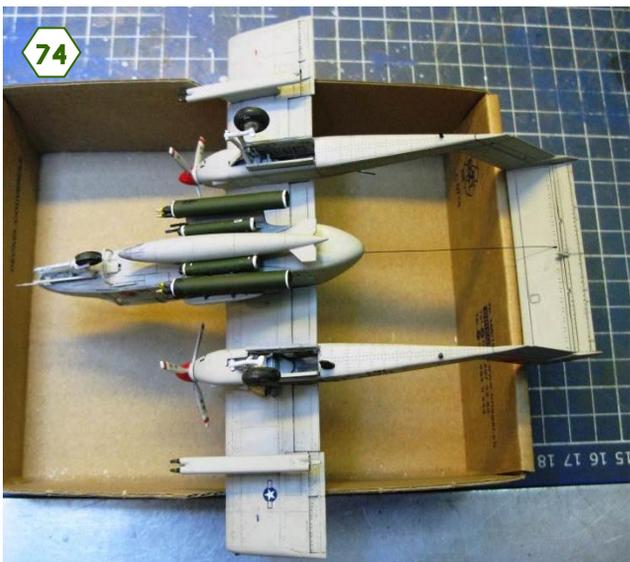


72

16

DERNIERS AJOUTS

Après collage des charges offensives, il ne reste plus qu'à ajouter les hélices ainsi que le tube de Pitot et notre Bronco est enfin terminé (Photos 74 à 79).



DEFAUT A CORRIGER

Comme mentionné précédemment, le nez de l'appareil n'est pas satisfaisant à cause d'un défaut de peinture. A cela est venu s'ajouter un autre problème : en collant à la cyano des plombs dans le puits de train avant, des vapeurs de colle sont venues corrompre le pare-brise. Ne pouvant pas laisser le nez de l'appareil en l'état (Photo 80), il me fallait impérativement trouver une astuce pour cacher la misère et une idée m'est venue : simuler le nettoyage du pare-brise. Issue de la



boite à surplus, une figurine représentant un soldat torse nu est modifiée et peinte, une bâche recouvre le nez de l'appareil et le pare brise est recouvert de liquide de masquage vert, légèrement dilué à l'eau, qui simule un produit de nettoyage tout en occultant les parois vitrées. Une échelle double issue de la boite à rabirot permet de positionner la figurine à la hauteur voulue. Le tout est complété par un pot de produit lavant réalisé à l'aide d'une section de paille alimentaire, son anse faisant appel à un brin de fil de cuivre. Le Bronco peut rejoindre le diorama.

CHAPITRE III : LE DIORAMA

COMPLEMENTS ...

Outre les deux aéronefs, le diorama comporte le pod « poste de commandement », qui est amélioré par l'adjonction d'antennes, l'une de celles-ci recevant un drapeau, ainsi que par la pose d'une caisse de bouteilles sur la rampe.

Des photos d'époque montrant que ce conteneur était le plus souvent alimenté en électricité depuis l'extérieur, j'ai modifié un shelter radio au 1/87^{ème} que j'avais dans mes réserves pour en faire un groupe électrogène : Ajout d'un réservoir, d'une cheminée d'échappement et d'autres détails. Deux câbles le relient au tableau de connexion situé à l'arrière du pod (Photo 82).



82

Une table et une assise fabriquées à l'origine pour garnir le conteneur ont été récupérées et ont



83

fait l'objet d'ajout de détails : des piètements en sections d'épingle et fil étiré complètent la banquette, sur laquelle un ceinturon (fine bande métal) et ses équipements (cannibalisés sur une figurine) est posé. Par la suite, j'y ajouterai un personnage assis.

La table, quant à elle, est garnie de cartes, d'un manuel technique, d'un casque, d'un bloc note et d'un stylo réalisés en scratch.

Une « touche de vie » est ajoutée sous la forme d'un mug de café fabriqué à l'aide de micro-tube et fil de cuivre (Photo 83).

... ET STOCKS

Ayant récupéré un lance-roquettes multiple dans la boîte du Cayuse, j'ai positionné celui-ci sur une palette en bois, avec des courroies de maintien en bande cache et réalisé un montage identique pour une caisse supposée contenir des roquettes. Parallèlement, quelques caisses de munitions sont assemblées sur une autre palette et maintenues par un filet issu de la boîte à surplus (emballage alimentaire). Le tout (Photo 84) sera positionné ... Quelque part !

84



DEBUT DE POPULATION

Un diorama ne prend vie que lorsque des personnages viennent le garnir et, sans préjuger de ce que je pourrais ajouter par la suite, je me suis tourné vers mes réserves afin de trouver deux figurines qui viendraient animer une scène autour de la table mentionnée plus haut : un soldat assis et un autre debout.

J'ai remplacé les têtes qui ne me satisfaisaient pas, ajouté ceinturons et équipement individuel, complétant l'homme assis par une carte sur sa cuisse gauche et une canette (du lait pour le café ?) dans sa main droite. Un assemblage de palettes (créées de toutes pièces en balsa) sert de base, sur laquelle sont ajoutés un sac à dos et un fusil M16 (Photo 85).

85



CITERNE

Les citernes souples et aérotransportables étaient fréquemment utilisées au Vietnam, afin de ravitailler des aéronefs depuis le point avancé où elles étaient déposées. Pour en figurer une, j'ai façonné de la pâte à modeler à la forme et aux dimensions requises puis, après séchage, recouvert le résultat d'adhésif toilé, ensuite enduit de plusieurs couches de mastic liquide. Une pompe est réalisée à l'aide de pièces issues de la boîte à surplus et les tuyaux sont des fils électriques (Photo 86).



86

LA BASE

Fidèle à mes habitudes, j'ai tracé un croquis reprenant les éléments constitutifs du diorama : les deux aéronefs, le pod et son générateur, la table de briefing et la citerne. Le tout sera placé sur une base dont les dimensions tiennent compte de l'espace nécessaire à ces composants ainsi que des cotes de la vitrine dans laquelle le diorama prendra place. Une plaque de médium de 10mm d'épaisseur constitue le support sur lequel sont positionnées à blanc deux plaques (achetées je ne sais plus où et coupées comme il convient) représentant la piste en PSP. Autour, des morceaux de carton plume dont une face est pelée sont collés pour obtenir une surface brute, légèrement creusée par endroits,



87

sensiblement au même niveau (Photo 87).

Toutes les surfaces en carton plume sont ensuite peintes d'une couleur brun/rouge qui va servir de sous-couche à l'application de pâte à décor évoquant la latérite du Sud-Est asiatique. Une fois ceci fait, les plaques de PSP sont collées en place et de la cornière aluminium 15 x 15 mm vient encadrer le tout (Photo 88).



88

PLUS DE MONDE...

Pendant la construction du Bronco, j'ai fait l'acquisition de figurines et équipements destinés à compléter le diorama : deux pilotes d'OV-10A chez Reskit et un set « Bataillon HQ » chez Germania Figuren. Dans les deux cas, la qualité est au rendez vous avec une résine précisément moulée qui propose de fins détails et des personnages aux attitudes bien appréhendées. Cerise sur le gâteau en ce qui concerne le kit GF, il comporte des éléments destinés à donner vie à l'ensemble : tables, chaises, radios... (Photo 89). Je n'ai toutefois pas l'intention de « sur peupler » le diorama (ce qui nuirait à sa lisibilité) et n'utiliserai qu'une partie de cette dotation.



89

LONGUES OPERATIONS DE PEINTURE

Après ébarbage et nettoyage à l'alcool, les visages et mains des figurines sont masqués et la teinte générale est appliquée. S'ensuivent les autres teintures car, dans le cas des pilotes en particulier, les gilets de survie, harnais et autres détails font appel à des couleurs différentes. Ceci étant fait, du Panel-Line vient souligner les plis des uniformes et les chaussures sont alors traitées en noir puis salées à l'aide de la terre à décor employée pour la base. Visages et mains démasqués reçoivent alors la couleur chair avant d'appliquer un peu de Panel-Line brun pour souligner les traits. Après les inévitables et répétitives retouches, du vernis mat vient fixer le tout (Photo 90).



90

ECRAN DE FOND

Fidèle à mes habitudes, j'ai récupéré sur internet une photo évocatrice du Sud-Est Asiatique et l'ai redimensionnée et imprimée sur papier photo avant de la coller sur du carton fort. Une photo d'un Cayuse a elle aussi été redimensionnée, puis détournée et collée sur le ciel, ajoutant ma signature habituelle...



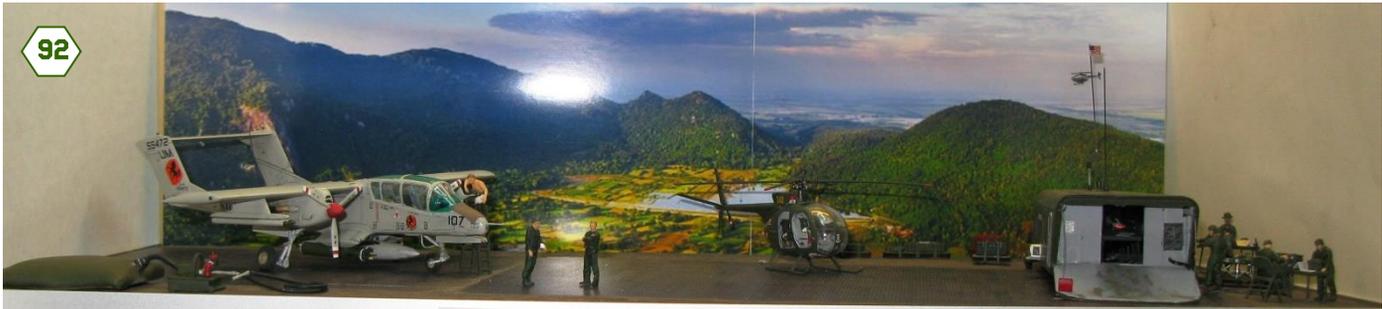
91

19

MISE EN PLACE...

Arrive enfin le moment où tout ce qui a été préparé peut être assemblé pour créer une scène qui raconte une histoire. Le pod est placé à l'extrémité droite de la piste en PSP avec son générateur à l'arrière, laissant à sa droite une bande de terrain libre qui va recevoir l'essentiel des acteurs : Outre la table de briefing précédemment évoquée, on y trouve deux officiers examinant un plan d'opération sur un tableau et une autre table avec un opérateur radio assis auquel fait face un autre homme. La citerne souple, sa pompe et son tuyau prennent place au bord de la piste, à l'extrême gauche. Sur la gauche de la piste elle-même est placé le Bronco et son laveur de vitres, le Cayuse prenant place plus à droite. On peut imaginer qu'il suffira de faire décoller l'hélicoptère pour que l'avion dispose de l'espace nécessaire à son demi-tour avant de se lancer... ses deux pilotes en pleine discussion étant positionnés collés au centre. Enfin, les palettes d'armement et caisses de munitions sont collées en arrière-plan, devant l'écran de fond.

Ainsi terminé, le diorama me semble répondre aux règles essentielles de ce type de présentation telles que l'axe général en diagonale, une répartition des éléments majeurs équilibrée et une population assez nombreuse pour donner vie à l'ensemble sans pour autant que l'œil ne sache plus où regarder (Photos 92 à 96).



CONCLUSION

Comme pour tout chantier de maquettisme, ce diorama a demandé du temps : une bonne vingtaine d'heures pour le pod, 90 heures pour l'hélicoptère, 130 heures pour l'avion et 30 heures pour les figurines et le diorama, soit un total de 270 heures. Il convient toutefois de noter que mes erreurs ont été la source de quelques pertes de temps...

Même si la maquette Revell du pod est d'un autre âge et nécessite donc nombre de corrections, son aménagement (dont on ne voit hélas que peu !) m'a enthousiasmé et le résultat final mérite à mes yeux d'être souligné, au sens où je n'ai jamais vu cet équipement en exposition.

Le Cayuse OH-6 d'Italeri est également un kit relativement ancien dont la taille minuscule rend le montage délicat mais, avec un peu de travail, un réalisateur avec quelques maquettes sous la ceinture peut obtenir un résultat satisfaisant.

Quant au Bronco OV-10A de ICM et même si la qualité est globalement au rendez-vous, il ne peut être confié à un novice ! Outre la taille millimétrique de certaines pièces, la notice de montage comporte des ambiguïtés pouvant induire en erreur et qui complexifient l'assemblage. Toutefois, les compléments fournis par les accessoiristes rehaussent le niveau de détail, tout particulièrement pour ce qui est des décalcomanies 3D.

Même si la résine est fragile, les éléments fournis par Germania Figuren sont finement détaillés, saisissants de réalisme et de nature à rapidement « donner vie » à un diorama. Ce même réalisme prévaut également pour les figurines Reskit.

J'ai pris beaucoup de plaisir à concevoir et réaliser ce diorama qui, même s'il n'est pas une reconstitution historique exacte, me semble évocateur d'une histoire dans l'Histoire.

REMERCIEMENTS

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

Je remercie chaleureusement Emmanuel Causse pour sa générosité sans laquelle j'eus connu des difficultés à trouver une maquette du Cayuse.

Au sein du Maquettes-Club des Mauges, la contribution de Laurent Meurig a été déterminante : J'ignorai jusque là la technique du Panel-Line pour détailler les visages des figurines. Quant à Jacques Rodolphe, son cadeau d'une figurine Preiser m'a permis la création du «laveur de vitres» venu sauver le nez du Bronco. Je suis également reconnaissant à Denis Tétu qui m'a fourni un reportage photographique détaillant cet appareil.

Merci, comme toujours, aux non-maquetistes qui ont la patience de me lire et me font l'amitié de s'intéresser à mes réalisations.

BIBLIOGRAPHIE

Les deux ouvrages de Lou Drendel « *Gunslingers in action* » (Squadron Signal) et « *OV-10 Bronco illustrated* » (Aviation Art), ont été essentiels à cette réalisation, complétés par quelques vues sélectionnées sur le web.

DECOUVRIR...

Ce compte-rendu d'exécution fait partie des nombreux reportages, décrivant la construction de tous types de maquettes, disponibles sur le site du MAQUETTES-CLUB DES MAUGES : www.maquettesclubdesmauges.fr

