

BV P 208

Je re-déterre le post Blohm und Voss car j'ai entamer le montage du BV 208 de Planet au 1/7. C'est du full resine Planet donc sans grandes (et mauvaises) surprises.

Mais c'est aussi l'un de leur dernier modèle avec quelques améliorations, un cockpit moins vide qu'auparavant avec un siège comportant un harnais (bonjour le luxe)... le tableau de bord est par contre bien minable avec un truc plat avec quatre "trous" pour figurer les cadrans.

Trouvaille sympa... les trains en résine sont moulés autour d'un renfort métallique... gage de solidité.

Le cockpit est installé et le fuselage et l'entrée d'air ventral copieusement mastiqué.

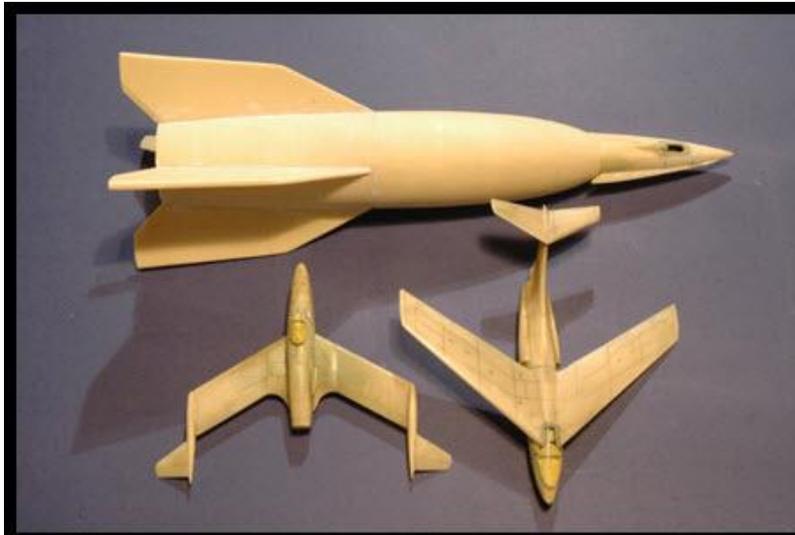
Les emplacements des trois canons du nez sont percés ainsi que l'entrée d'air latérale.

Le puit avant (seul emplacement possible) est copieusement approfondi à la fraiseuse pour recevoir son kilo de plomb de lestage!

Toutes les parties supplémentaires (trains, roues, trappes) sont déjà à l'atelier peinture.

Bon, le résultat d'un après-midi résineux et donc de plein d'heures à respirer avec un masque : un gros paquet de résine sur la table et de la sale poussière partout (toxique un chouilla non!!) a rapidos faire disparaître.

La photo (rapide) de famille ca donne ca.



Le BV 208 et quasi prêt pour la peinture... le cockpit est peint, la verrière masquée, les puits de trains aussi.

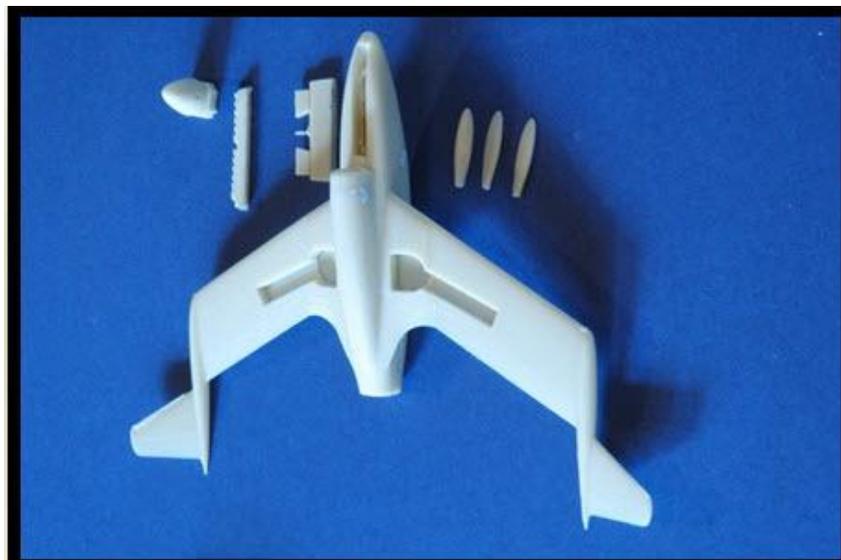
Après photo (merci le contrôle qualité) la verrière a été recentrée et le côté droit affiné.



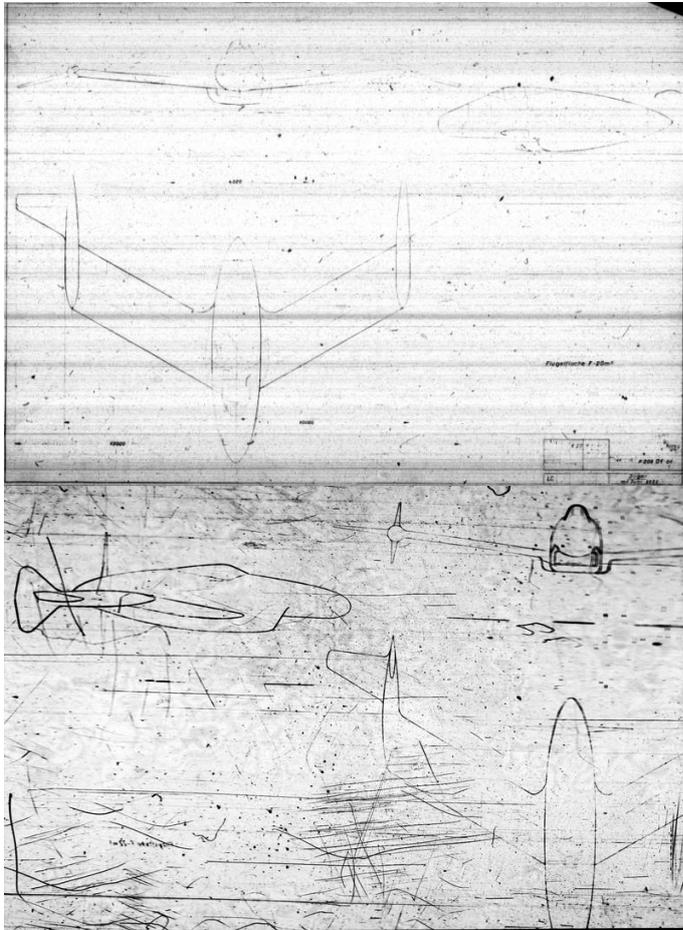
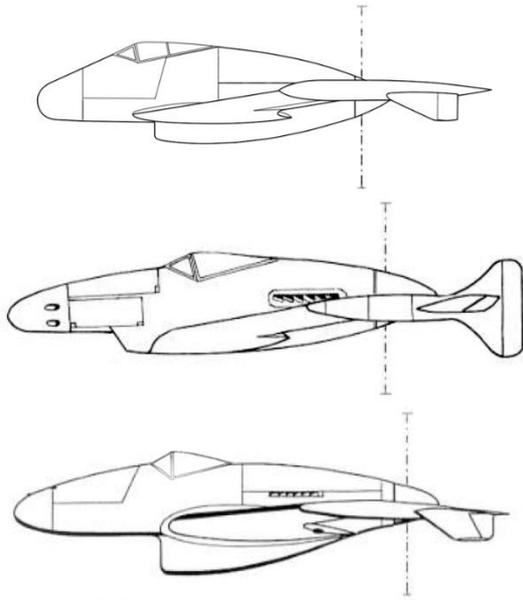
Pour la déco je me tate encore et je vais jeter un petit coup d'oeil sur des profils pour voir l'allure du BV208 avec différents camouflages...

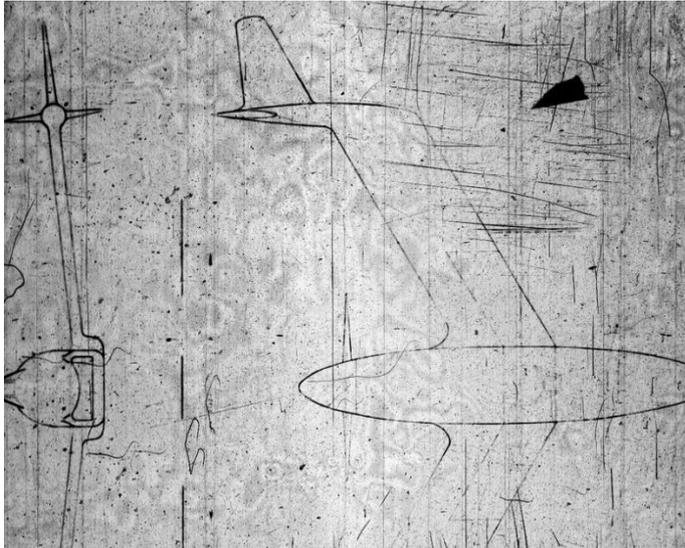
J'aimerais faire une spirale de casserole mais sans décalque c'est pas gagné...

De même je trouve que l'entrée d'air ventrale se prête bien à une Sharkmouth mais, toujours sans décalque donc en masque y a du boulot!!!



Pour rappel le BV P.208.03 était le design final d'une série de conceptions d'avion sans empennage de Blohm und Voss. Un unique propulseur Daimler DB 603L de 12 cylindres avec un turbocompresseur à deux étages (2100 cv avec injection d'un mélange eau-méthylène) était installé dans le fuselage à l'arrière du poste de pilotage. Le moteur actionnait une hélice propulsive et était alimenté par une entrée d'air située sur le côté droit du fuselage, avec le radiateur monté sous le fuselage. Le design intégrait un moteur à piston lorsqu'il fut évident que le turboréacteur proposé à l'origine ne serait pas prêt à temps.





Le travail continua avec le propulseur DB 603 comme solution de substitution. Les ailes en porte-à-faux étaient en flèche à 30 degrés et avaient une section transversale continue. Les extrémités d'aile, orientées vers le bas, étaient positionnées à l'arrière du bord de fuite de la voilure principale. Elles faisaient office de gouvernes de profondeur et de gouvernes de direction. L'efficacité de cette méthode de commande fut testée par Blohm und Voss en modifiant une version expérimentale du Skoda-Kauba V-6, qui fut renommé et vola en tant que Skoda-Kauba SL-6. Un train d'atterrissage tricycle à large voie fut utilisé, les roues principales se rétractant vers l'intérieur dans la section centrale. Tout l'armement, composé de trois canons Mk 108 de 30mm se situait dans le nez de l'avion.



Le camo suit vaguement le schéma appliqué sur Me262 à la fin de la guerre avec des vermicelles (à l'aéro) et une couche diluée de la couleur de base pour unifier. Les bandes d'identification sont peintes.

Les décalques des lettres et croix (d'un seul tenant) ont été savamment tartinées de Microsoft et engluées dans le Klir car cela silveringait terriblement (ah joie et bonheur de notre belle langue!!!).



La spirale de la casserole a aussi été peinte d'une pauvre main tremblotante , je suis pas contre une décalque qui va bien pour les prochaines fois!!