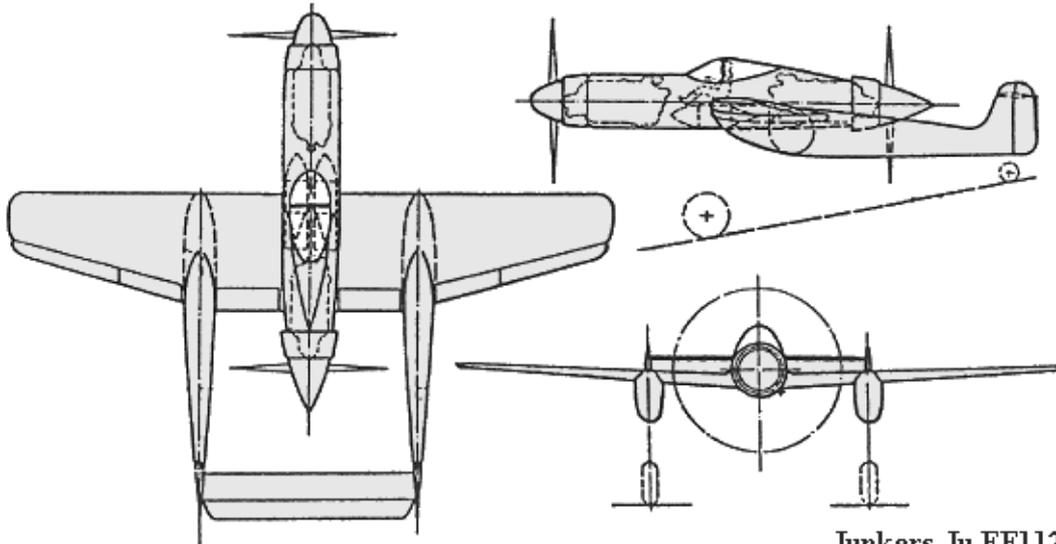




Junkers EF-112

Aujourd'hui changement de modèle avec le Junkers EF-112.

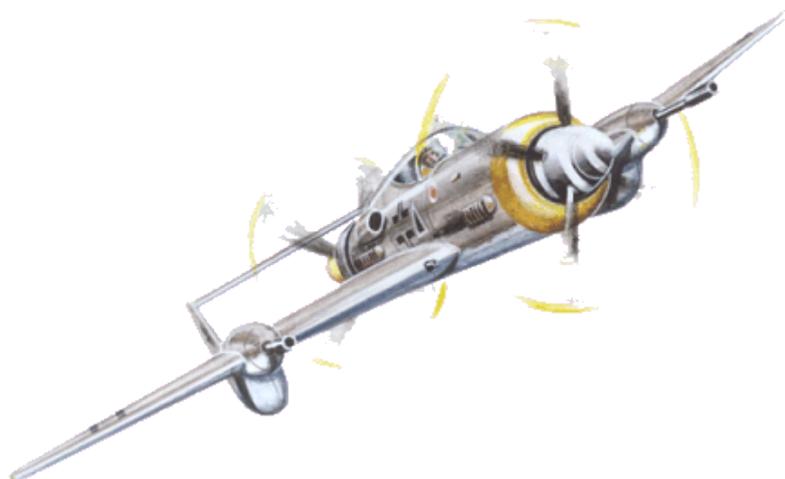
Cette étude pour un avion d'attaque au sol fut soumise au RLM par Junkers en décembre 1942.



Junkers Ju EF112

Le projet présentait un avion à ailes droites encadrant un court fuselage. Ce dernier comportant la motorisation, soit deux moteurs Daimler Benz DB 603G à pistons (chacun développant une puissance de 1460 cv). Les propulseurs auraient été installé en position « Pull Push » pour bénéficier de la puissance de deux moteurs tout en conservant l'avantage aérodynamique d'une trainée d'un monomoteur.

Une soute à bombes interne placée sous le poste de pilotage pouvait contenir une unique bombe de 500 kilogrammes.



Deux poutres, partant du milieu de la voilure s'étendaient vers l'arrière et comportait l'unique empennage arrière, entre les dérives.

Le train principal se situait dans l'avant des poutres et se rétractait vers l'arrière. Le pilote prenait place dans le poste de pilotage situé au-dessus du bord d'attaque de l'aile, sous une verrière fournissant une excellente vision périphérique. L'armement devait se composer de deux canons Mk 103 de 30 millimètres avec une option pour emporter quatre roquettes air-air Bordraketen R 100.

Le RLM ne montra aucun intérêt pour le Junkers Ju EF112 et l'ensemble du projet fut rejeté fin 1942.

Reste que l'avion est original !

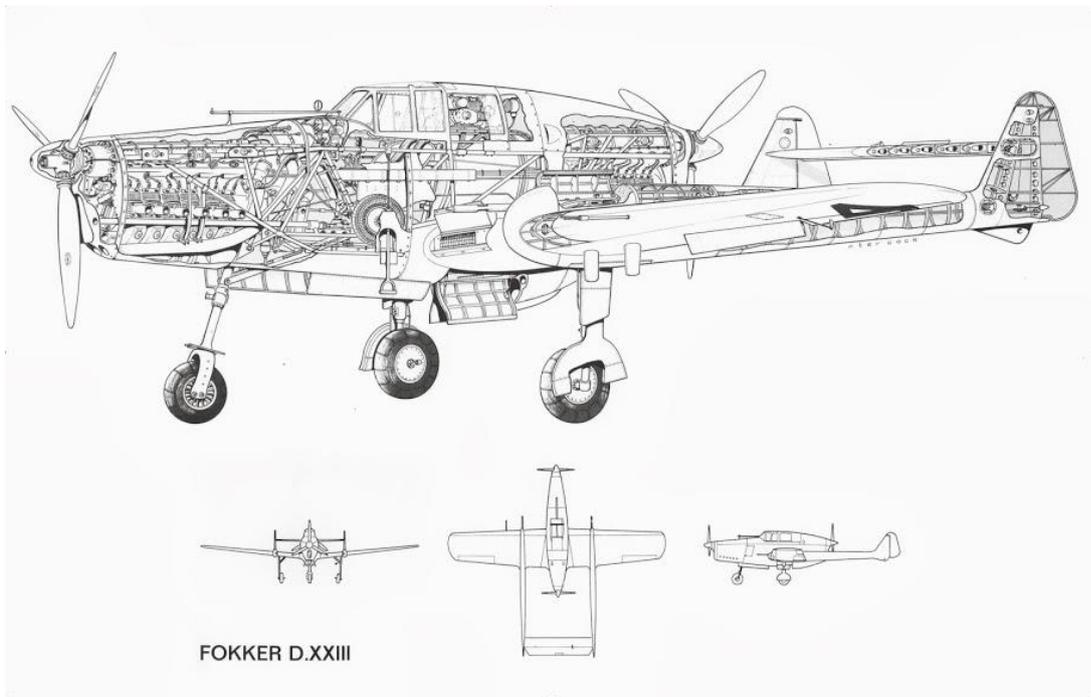
La formule bipoutre est un classique des formules aéronautiques et nombre d'avion ont utilisés cette configuration.

Les appareils combinant cette formule avec des moteurs tractif/propulsif le sont un peu moins (je reste dans le cadre WWII, donc pas de Cessna 337 ou Rutan Voyager !).

L'excellentissime ouvrage de M. Meunier sur les appareils bipoutre nous en dégote quelqu'un (je citasse et illustre) :

« La formule push-pull apportait une autre solution à ce problème de couple mécanique. Cette architecture avait certains avantages par rapport à tous les systèmes bimoteurs concurrents : refroidissement amélioré (moteur avant), surface frontale faible et grande maniabilité en roulis (pas de moteurs latéraux), simplicité mécanique accrue (pas de moteurs couplés), visibilité acceptable (pas de double moteur dans le nez), soufflage réduit (une moitié de la puissance dissipée à l'arrière). Evidemment, on n'atteignait pas l'optimum dans chaque domaine, et on peut donc dire qu'il y avait des inconvénients correspondants : refroidissement difficile (moteur arrière), soufflage néfaste (moteur avant), maniabilité médiocre en tangage (masse avant), surface frontale imparfaite (pare-brise en décrochement au dessus du capot avant), visibilité passable (habitacle reculé)...

Notre passage en revue de bipoutres push-pull pourrait commencer par la version sans moteurs latéraux de l'avant-projet Lockheed Lightning, mais celle-ci date d'avant 1939. Le prototype Fokker DXXII remonte à la même période, mais on peut en citer la version tardive à moteurs Daimler-Benz, le Fokker D-23 DB.



L'axe peu décentré de ces moteurs affinaient considérablement la silhouette. Ressemblant à une copie réduite du Fokker, le petit avion de course Moska-lyef SAM-13 se caractérisait par une dérive unique, accroissant encore l'aérodynamisme de la formule. Dans le genre, il faut citer un projet Pemberton-Billing d'avion ultra-rapide. Ces micro-bolides push-pull préfiguraient l'Aero- Design DG-1, avion de record qui apparut bien après 1945.



Du côté des grosses machines, l'intérêt de la formule push-pull est aussi manifeste. Le projet Tatchikawa Ki 94 (ou Ki 94-I), avec ses deux énormes moteurs à cylindres en étoile, aurait présenté une surface frontale très pénalisante si une solution classique à nacelles motrices latérales avait été adoptée.

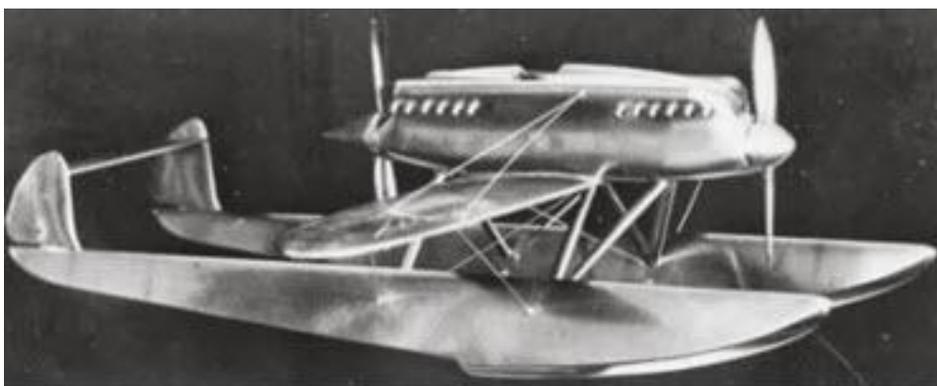


Avec la solution push-pull, l'aérodynamisme est même amélioré par rapport au bi-fuselage, l'emploi de moteurs beaucoup plus gros ayant imposé un effort d'optimisation encore accru.

L'Airspeed AS.47 constitue un cas similaire, avec l'originalité d'une micro-verrière décalée latéralement.

L'AS.47 possède une autre particularité, parmi les push-pulls contemporains : ses deux gros moteurs 24-cylindres auraient pu être des couples de moteurs standards (12-cylindres). »

Bon, et parce que ils sont très beau je me permettrais aussi de citer le Savoia S-65 et le projet Dornier, les deux étant destiné à la coupe Schneider.

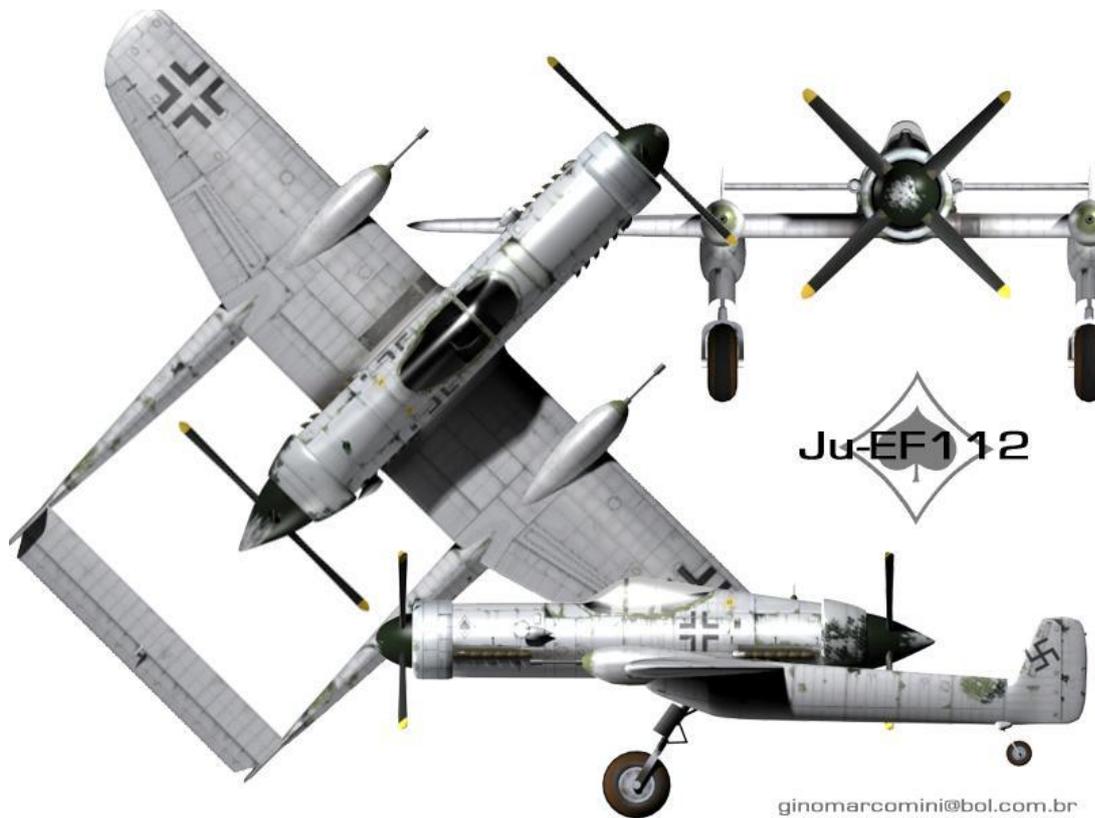


Dornier „Schneider“. Modell (1928)

Ainsi qu'un projet de Martin Baker, illustré par Peter Allen.



Pour revenir enfin au projet Junkers EF-112, la maquette sera celle du père Igor, si l'on peut appeler cela une maquette.



...allez quelques pièces brutes de fonderie (pas tout hein, je ne veux pas être responsable d'une lobotomie collective)

Pour ajouter un peu d'esthétisme à l'ensemble, j'ai entrepris de faire de la photo d'art, avec un superbe contrejour permettant d'apprécier à sa juste valeur l'impressionnante maîtrise du dégazage (je parle de ses kits) de notre, désormais, célèbre, Ukrainien.



Alors j'exagère... ceci est un photomontage à base d'aérofrein en photodécoupe pour le dernier Dauntless Hasemiya (ou Tamegawa, je ne sais plus!).

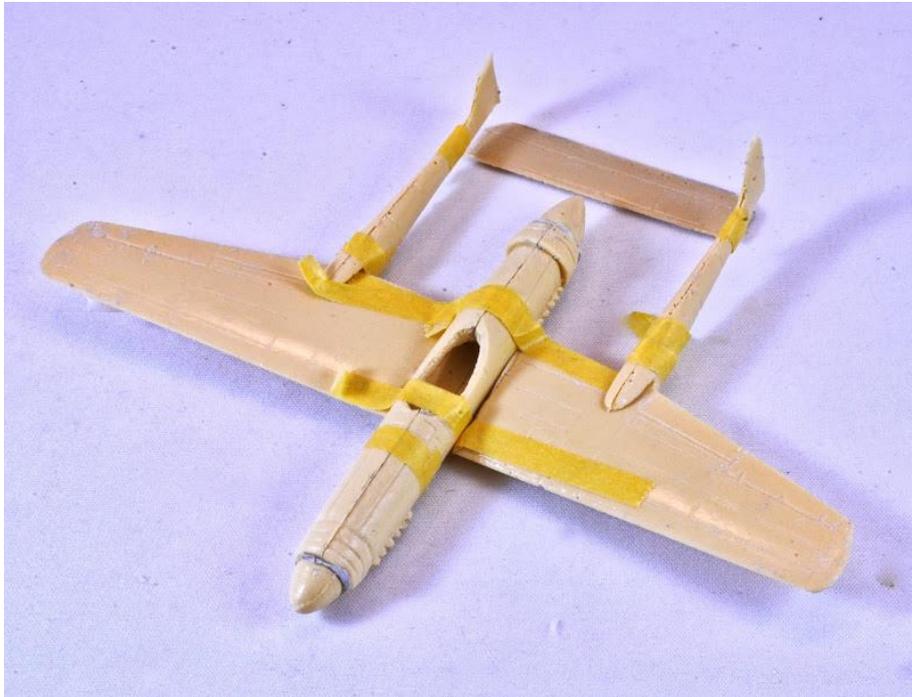
Les deux cônes d'hélice sont de toute beauté..... pour ceux qui aiment le Babybel sorti du micro-onde!

Comparons rapidement au bête support de la verrière du Lerche pour comprendre que la résine peut aussi être quelque chose de beau !!!!!



Roues, tableau de bord, trains, et hélices sont (comme d'habitude) inutilisables. La gravure est classiquement molle et trop profonde.

Les multiples pipes d'échappement sont "moulées" directement sur les fuselages. Chaque pipe est différente.....



Montage a blanc obligatoire pour comprendre comment monter au mieux le bouzin. Aucune notice évidemment et aucuns marquages, il va falloir réfléchir (difficile ca!)

Un rapidos montage ailes à mi-hauteur du fuselage et donc ailes devant les pipes d'échappement arrière me prouve que l'hélice arrière touchera limite le stabilisateur.

C'est pas ca.....les ailes sont donc en position basse sur le fuselage et sous les pipes d'échappement arrière pour reculer au maximum.

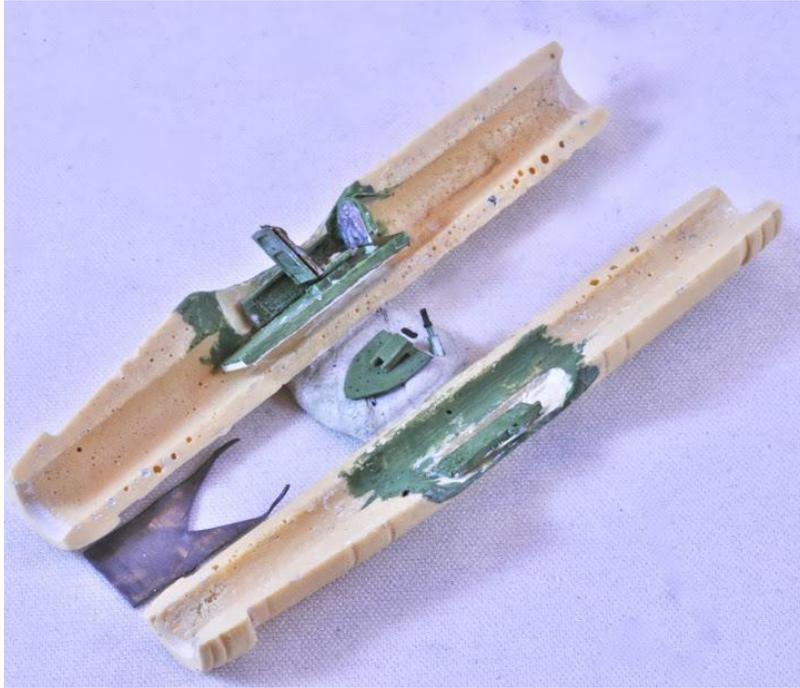
De plus il me semble logique que le stabilisateur doit être dans l'axe du flux de l'hélice arrière, l'infographie sur la boîte le montre en position basse, le plan de Junkers en position haute ca va être la joie !!!!!

J'ai un peu prêt défini dans quel ordre monter tout ca, Le stabilo détermine la largeur des poutres, donc leur emplacement sur les ailes puis coller le tout sur le fuselage...aie aie aie

Après un bon milliard d'essai à blanc, on farci délicatement un seul côté du fuselage.

Me tapant quasi exclusivement des bouses Igorienne depuis une demi décade, ma boîte a rabiote se réduit à néant à part les petites parties des kits Unicraft précédent, autant dire de l'inexploitable.

Je fais donc avec ce que je trouve, en particulier de l'alimentaire (yaourt, bouchon, vieux plombage!), bref tout ce qui n'est pas de la résine Ukrainienne.



Et même en vidant quasiment ma poubelle dans le fuselage, ça semble trente fois mieux que la production du père Igor.

Ça rentre, maintenant on va pouvoir s'attaquer aux pièces du kit proprement dit, partagé que je suis par la beauté de la résine, des ajustements et de la gravure. On va tout refaire !



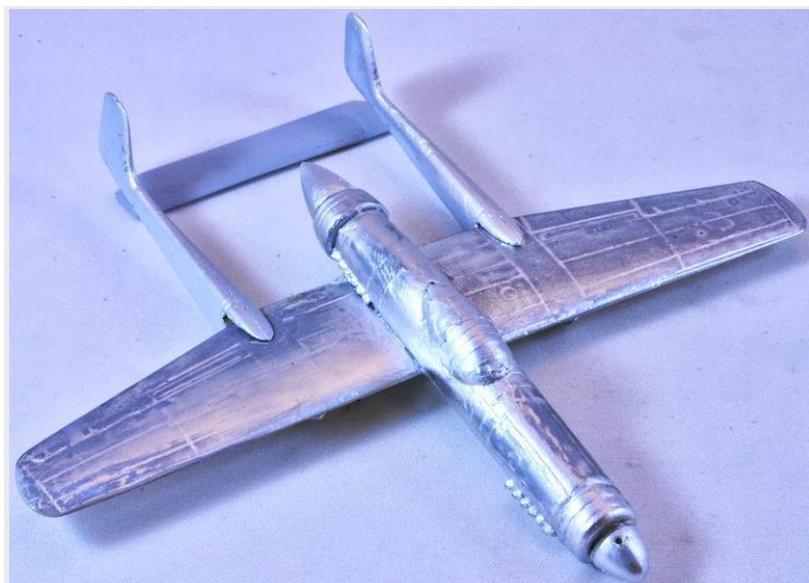
Puisque nous sommes dans un monde de brutes, la bétonneuse est de sortie.



Et ça c'est la première couche, il ne faut pas laisser la truelle refroidir!
Sous les pavés, la plage, sous le mastic, de l'Unicraft!

Je continue allègrement la gymnastique de l'été, à savoir une couche d'aluminium, un gros ponçage, une couche d'aluminium, un gros ponçage etc etc.....

A ce petit jeu, je pense en être à un tiers du ponçage nécessaire pour avoir un résultat proche de ce que je désire, à savoir une bouse Unicraftienne poncée.



Je collerai les éléments au fur et à mesure...là c'est juste patafixé pour se rendre compte qu'il

faut bien raboter la gouverne d'un bon centimètre...

D'ailleurs j'ai profité de la soirée pour tout coller..... autant dire que pour respecter l'alignement, le parallélisme, etc dans les trois axes, sans beaucoup de référence ce n'est pas gagné.

Il va y avoir un sacré masticage en perspective mais on peut, néanmoins, se permettre par avance les tergiversations camouflagesques de bon aloi.

Activité neuronale relativement rapide car je pense m'être décidé pour un truc de ce genre.

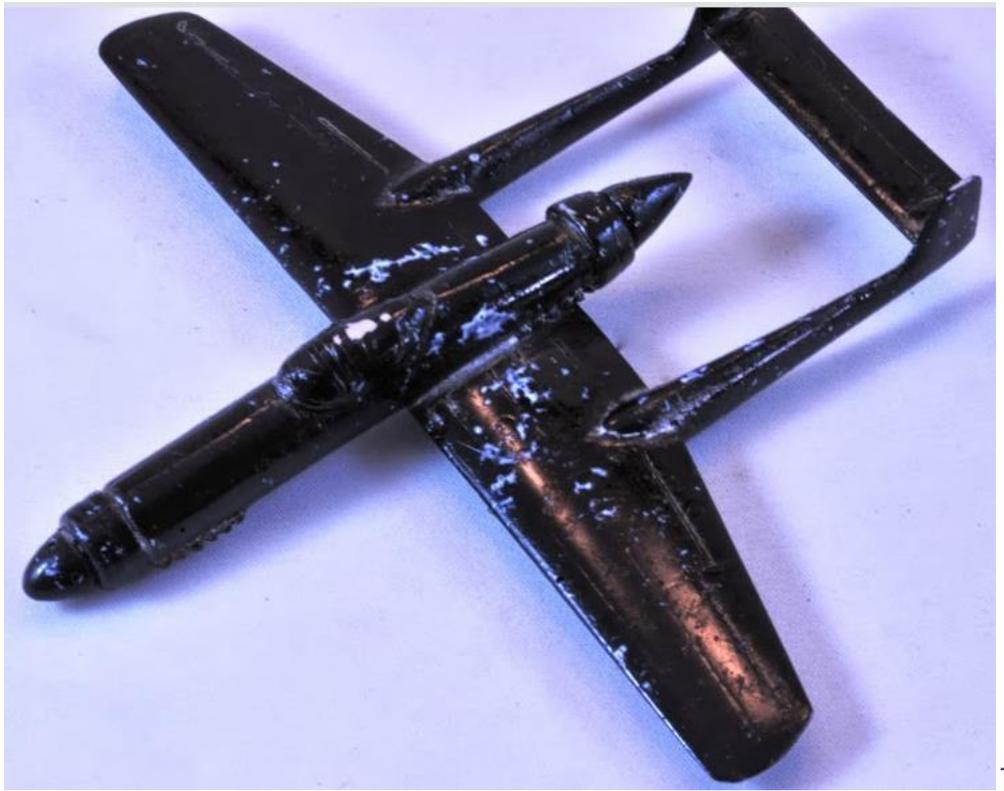


Ici une chouette maquette en papier.

J'attends la prochaine livraison de mastic, celui-ci a consommé tout mon stock (pourtant conséquent).

Après moultte couche alu et reprise des rayures je pschittt du noir bien gras pour harmoniser le tout.

Ensuite j'ététernue plusieurs fois dessus (technique brevetée) avant de passer une couche de noir moins soutenu, histoire de faire des mouchetis, marbrures...(s'il est trop lisse, personne de va croire que c'est de l'Unicraft!)



Mon Aztec décidant à ce moment précis de me lâcher (plus d'arrivée de peinture), je fais une pose décapage (grrrr, j'étais sur ma lancée!) pour attaquer au burin les conglo­mé­rats internes de peinture (beuh).

On en profite pour passer un voile de gris anthracite pour uniformiser le tout, on masque les Splitter, on tamponne au Maskol les zones hivernales, on pschitt un voile de blanc cassé sur l'ensemble de l'appareil, on frottasse vigoureusement pour virer le tchoutchouc, et on repschitt un voile de blanc sur les tâchounettes.

C'est bien un aéro non bouché !

Quand je dis que c'est trop contrasté a l'origine....



Et tout ca pour se retrouver avec un zèbre au final.

Alors ma méthode personnelle pour éviter le Silvering est très simple : j' utilise des masques. Pour cela je procède comme suit : je pose des anciens masques de manière plus que aléatoire et pulvérise la peinture, après décollage des masques, un rapide coup d' essui-tout permet d' effacer le tout pour la deuxième étape à savoir celle des masques en bande Tamiya. Cette fois laisser bien sécher la peinture pulvérisée. Lors du décollage des masques on peut procéder à la troisième étape à savoir le décapage des zones incriminées à l' acétone.

Quatrième étape, on repulvérise le camouflage et on passe une couche de Klir.

Enfin en cinquième étape, on pose des décalques avec les classiques microset et assouplisseur.

Un certain courant de modélistes préconise de se passer des 4 premières étapes du processus, mais cela serait sans aucun doute passer à côté de tout ce qui fait le charme de notre beau hobby, à savoir les bien nommées "prises de choux intempêtes".

Bon au final on en est là



Entre chaque trempouillage de décalque j' ai pu m' atteler aux différentes hélices.
Restera les pétoires, pipes, trains, trappes et diverses antennes.

Installation des trains principaux, des hélices et des très seyant canon Mk103 de 30 mm en métal de Shatton Model (utilisés aussi par Manu et Michel). Tellement bien finis (incroyable détail sur le frein de bouche) que s' en est une honte de les peindre.

J' ai sculpté deux roulettes de queue dans une carottes Igorienne. Ca reste à figoler.

Démasquage de la verrière avec quelques traces de vapeur de cyano.... sans doute dû au collage des hélices, l' habitacle communiquant avec les deux extrémités (et pourtant je m' y attendait et ai sévèrement attendu que le tout s' évapore avant de coller... à la colle blanche ca ne fait pas!).

Restera quelques trappes, quelques antennes si possible et basta !!!!

Bon ce satané EF-112 est finipffffff!!!!



Allez quelques photos au final et on passera à la bouse Igorienne suivante (Messerschmittienne donc)



Et sur du blanc, plus son habitat naturel



Je laisse la papatte arrière relevée, le temps de scratcher une bouche d'incendie au 1/72ème !



Le surnom de long pif, lui collerait encore plus qu'à un Ta152.

