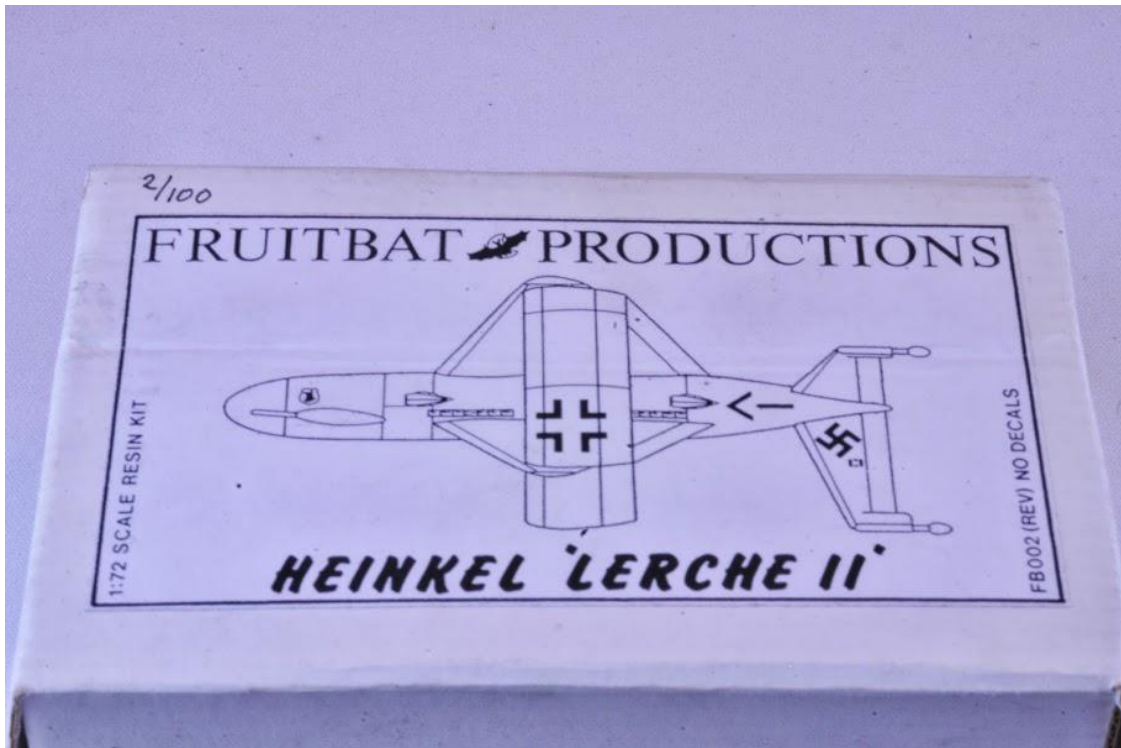




Heinkel « Lerche » 1:72

Je vais donc me permettre un petit tour de magie prenons une bouse Unicraft....baguette magique et pouffffff une merveille résineuse de premier plan :



Une pure merveille dégottée je crois parmi le stock du très regretté monsieur Dujin ...notez bien le numéro 2 sur 100 tirage.

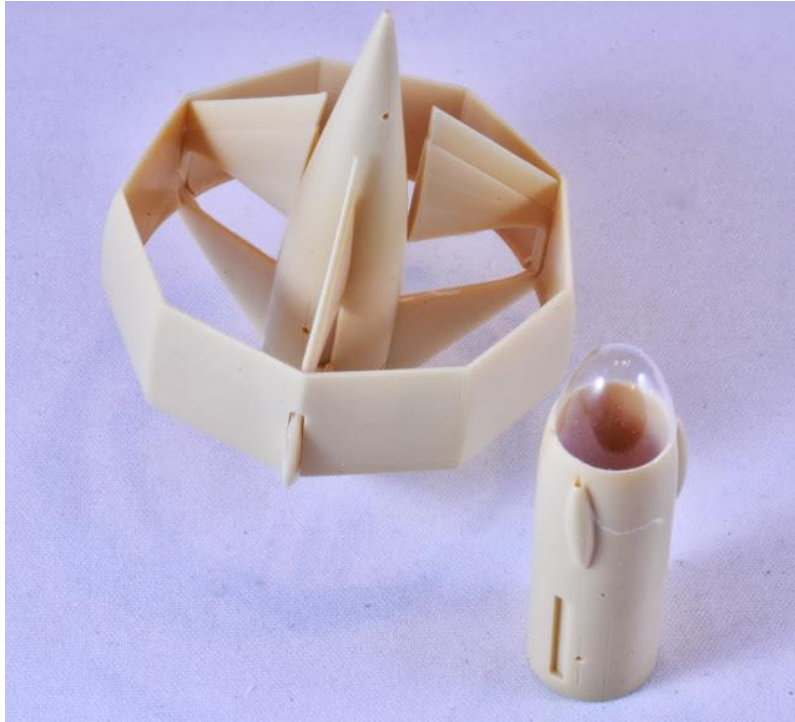
Alors, vivi c' est de la triche, mais il n' y a vraiment pas de mal à se faire du bien de temps en temps.....non mais !

Car je ne connaissais pas Fruitbat, à tort....nous sommes en présence de la Rolls de la résine, du Graal du moulage, du Valhalla du Luft46 bref, vous l' aurez compris de l' antithèse absolue des gaufres Igoriennes.

Alors première réaction après ouverture de la boîte et passé l' instant d' admiration béate : se jeter sur internet pour essayer de trouver plusieurs de ces joyaux alors Fruitbat, à part un Arado Miniaturjäger, entrevue a un prix inavouable sur Baybay, y a que de chi, nada, que dalle. Je ne sais pas trop ce qu' a produit cette firme, mais apparemment pas grand chose.

C' est grand dommage et vous m' en voyez fort marri, car les pièces sont parmi les plus fines que j' eusse rencontrées, autant dire tout de suite que je peux rembarrer d' office mon papier de verre ...que du bonheur !!!!!

C' est du bonheur, il n' y a rien à dire, les multiples montages a blanc confirme l' absence de gros problème programmée.

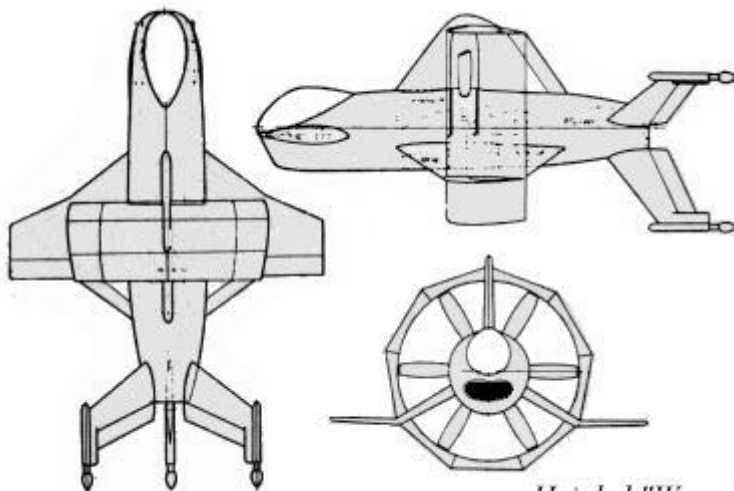


La verrière, limpide et prédécoupée, s'adapte parfaitement. je n'ai encore pas touché de papier de verre et de scalpel.

Je me tâte même pour la coller au final, après peinture ou les traces de colle risquent de tout ruiner ???

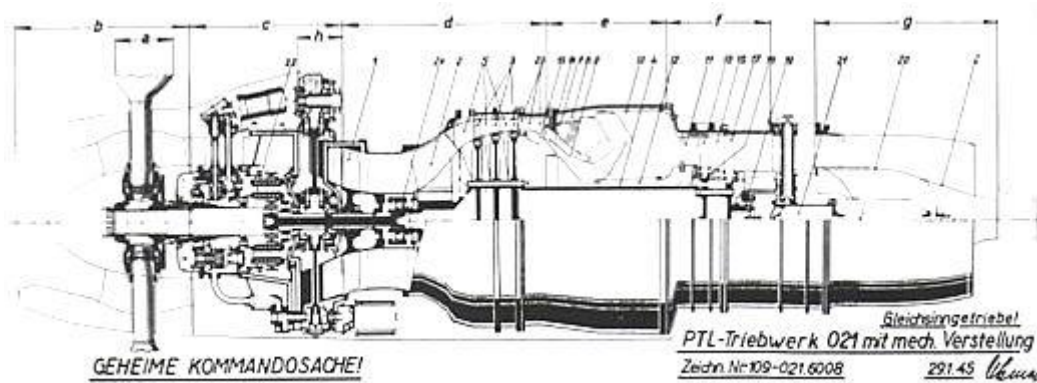
Petite explication tout de même prouvant que le zozio ne sort pas d'un chapeau !

A la fin de l'année 1944, les aérodromes allemands sont systématiquement bombardés. Heinkel, dans ses locaux de Vienne, entame les travaux sur un intercepteur à décollage et atterrissage verticale, le «Wespe» (guêpe).



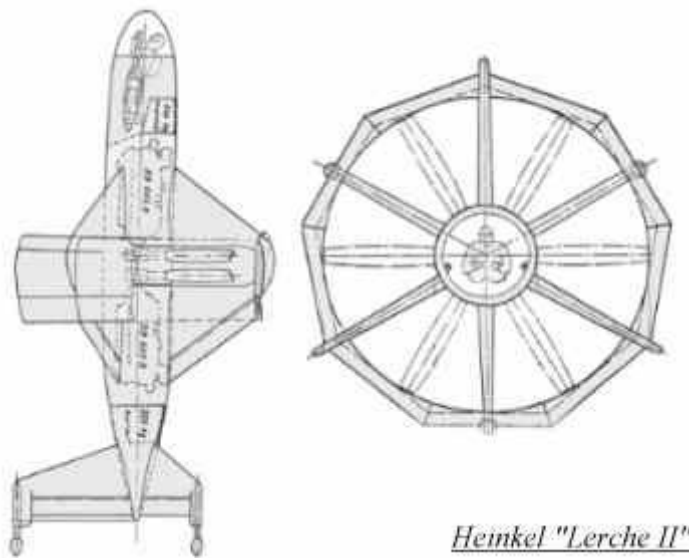
Heinkel "Wespe"

Il devait principalement être utilisé comme intercepteur ponctuel, autour des aérodromes et des grands centres industriels, tout comme le Bachem « Natter ». Le Wespe fut conçu autour d'une voilure circulaire, avec de petites extrémités d'aile dépassant au-delà, aux deux emplacements inférieurs de support de voilure. Un unique turbopropulseur He S 021 (version turbopropulseur du turboréacteur He S 011), actionnait une hélice à six pales.



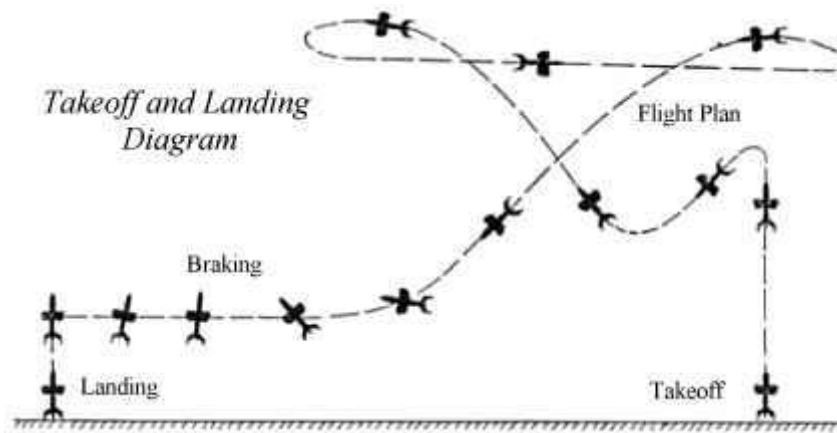
Le moteur développait 2000 cv plus 750 kg de poussée et était alimenté par une entrée d'air située au-dessous du poste de pilotage. Le Wespe devait décoller et atterrir sur un train d'atterrissage tricycle, qui se retranchait dans des compartiments profilés, en bout de dérive. Le pilote se trouvait dans une position standard, sous une énorme verrière panoramique. L'armement aurait dû se composer de deux canons Mk 108 de 30mm montés dans les renflements sur chaque côté du poste de pilotage.

Du fait des retards dans le développement du turbopropulseur, une version à moteurs plus conventionnels et plus aérodynamique, le « Lerche » (alouette), fut étudiée.



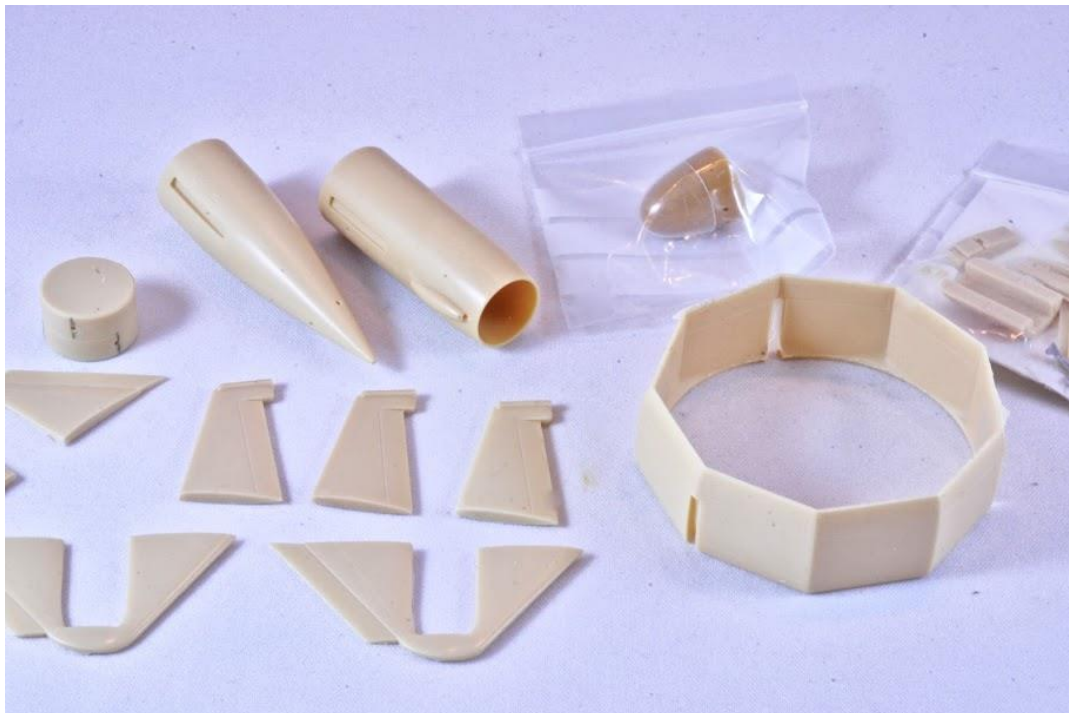
Le projet fut mené par l'ingénieur Reiniger à Vienne à partir du 25 février 1945, les plans définitifs furent terminés le 8 mars 1945, la fin proche de la guerre mettant rapidement fin au projet.

Les différences principales par rapport au projet précédent se situaient dans la position du pilote, désormais allongé dans son cockpit et l'utilisation de deux propulseurs Daimler Benz DB605D actionnant chacun une hélice tripale, en contre-rotation.



La procédure de vol avait déjà été étudiée.

Les successeurs de la formule VTOL Tail-Sitter furent nombreux lors de la décennie suivante : Convair XFY-1, Ryan X-13, Lockheed XFV-1 américains, SNECMA C-450 français, Yuriev KIT-1 et -2 russe, chacun démontrant l'extrême difficulté de la manœuvre de transition.



J'ai déjà percé les emplacements des canons, des pales et les renforts des ailes et ailerons et laisse le tout tremper dans le produit vaisselle avant de vraiment entamer ce montage qui s'annonce sous les meilleurs auspices.

Mais je vous rassure aussi, de l'Unicraft j'en ai encore une bonne douzaine en stock, donc je n'y échapperai pas longtemps.

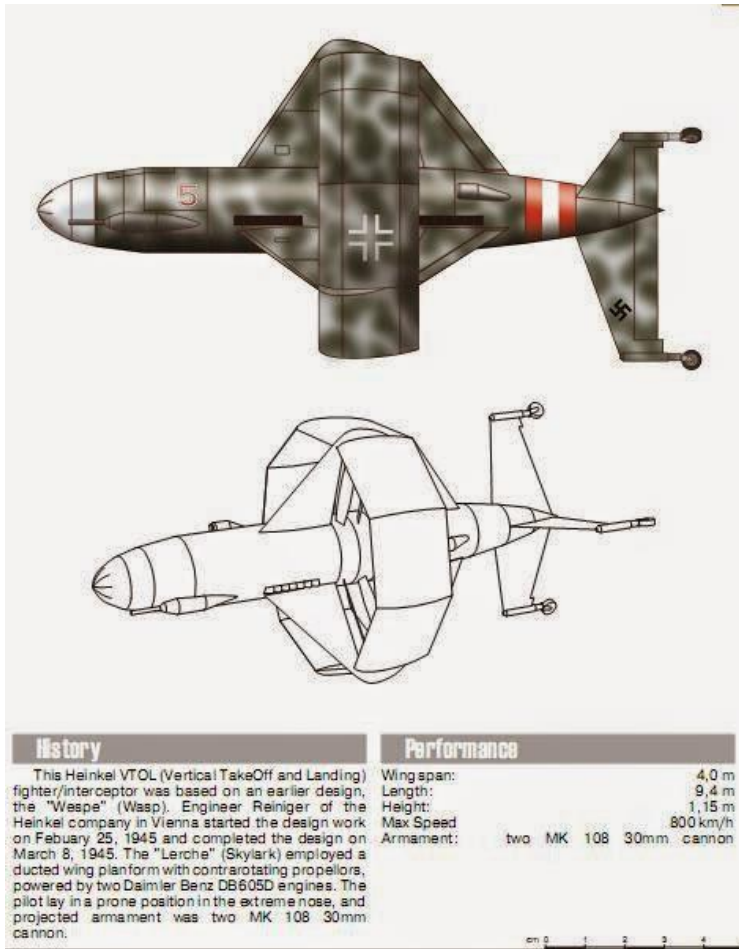
J'entame doucement (peu de temps) par la bande d'identification.

Je fais une nouvelle fois appel a ce bon vieux Vlad Țepeș. ("commence bien, fini mal...aie!")



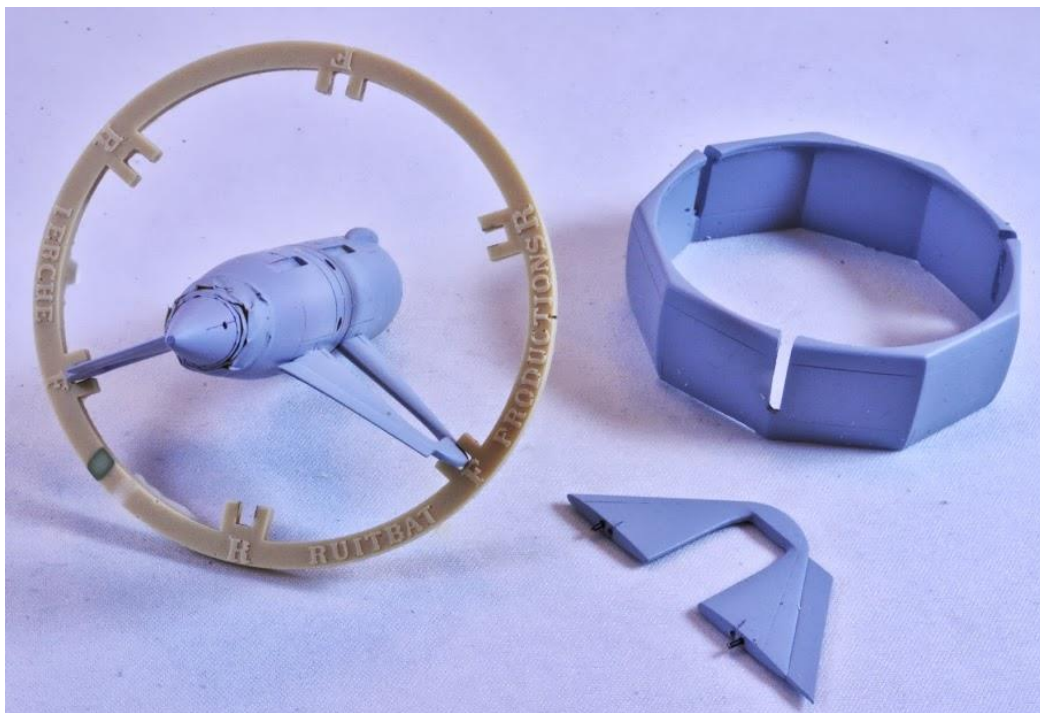
Un peu gore mais on verra le résultat tout au final !!!!

Les bande d'identification sont calqués sur ce profil.

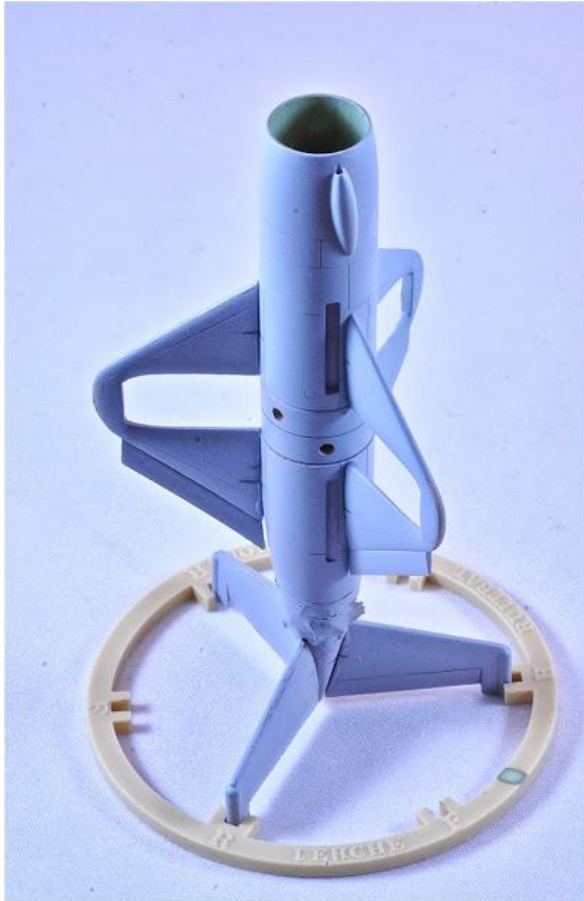


Le camo sera sans doute un mélange (fatalement savant) de tâchounettes vertes z'et grises.

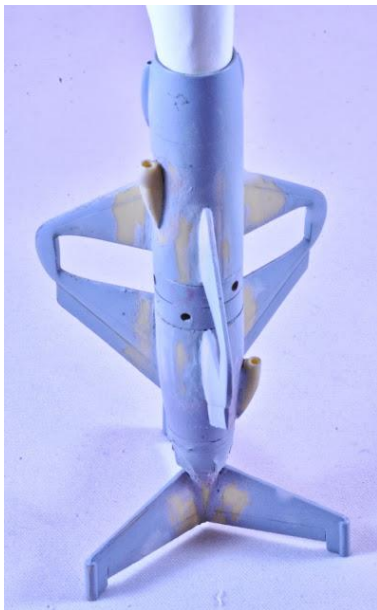
Quand je dis que cette maquette n'est que pur bonheur, je le prouve...en chouette gabarit en résine est fourni pour nous éviter les affres des alignements douteux.



Même alignement pour les dérives, le tout renforcé par une tige métallique, c'est du two fingers in the nose.



Léger tartinage puis lissage de mastique (minime) pour paufiner les ailes, dérives et prises d'air des compresseurs.



Peinture en parallèle des pipes d'échappement et des pales d'hélices.

L'alouette en est à la peinture (je te plumerai... tout ça tout ça!)
J'ai décidé de tester un nouveau produit la bombe Kameleon de chez Mimetic.
Le produit se présente sous la forme d'un aérosol classique, dont on pulvérise l'ensemble du modèle, dans une couleur irisée pas fatalement engageante de premier abord.

Je pulvérise ensuite un support quelconque (un papier journal pour moi) avec les tâchounettes de mon camouflage final.

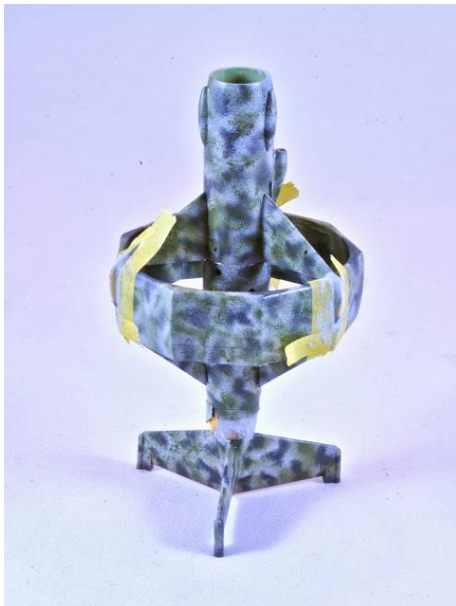
Je pose délicatement le modèle pas encore sec sur le journal et... miracle, la maquette prend les couleurs du support en tentant de se fondre dans le décor!
Un coup rapide de vernis par surprise et le motif est reporté.

Spamal!!!!



Gaffes de ne pas poser votre modèle sur un article voir sur une photo de la dernière gagnante du loto sous peine de ruiner irrémédiablement votre camo !

Je continue le camo à base de tâchounettes verdâââtres sur le fuselage et l'aile circulaire, séparément (sinon bonjour la manipulation pour peindre l'intérieur).
Grosse galère avec l'aéro (crachotis ou araignée car pression trop élevée, je n'ai jamais trouvé la bonne combinaison avec peinture Revell et lave-glace car que cela sous la main, je suis sûr que avec de la Gunze, c'eût été sans problème)



On colle les deux éléments, qui s'emboîtent à la perfection (je n'ai toujours pas touché mon X.acto ou du papier de verre). Reste à mastiquer les extrémités des trois ailes, et lisser le tout à l'acétone, en tentant de ruiner le camo le moins possible.

Une fois sec on repulvérise les extrémités d'une original alouette masquée (vi il y a un avion la dessous)



C'est bien la première fois que je risque de terminer un kit par le cockpit.

Le moulin a café/lampe a huile est terminé(e).

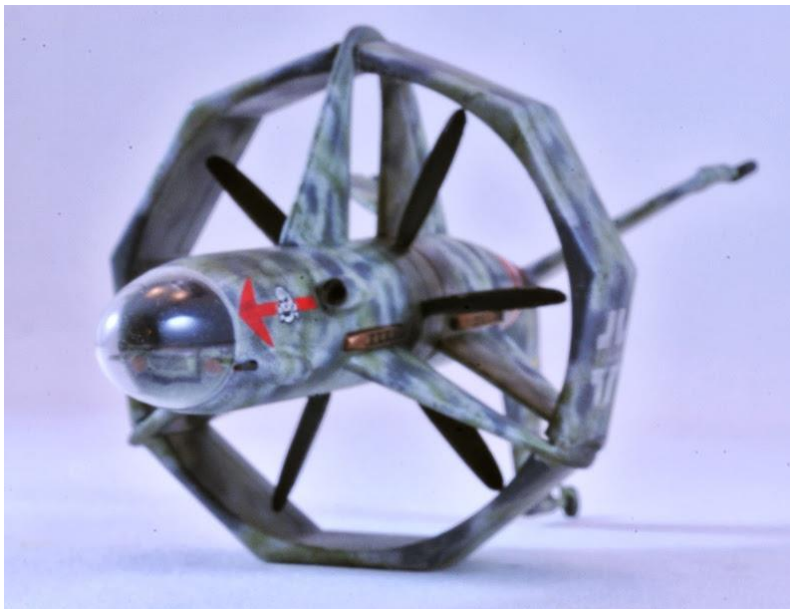
Un vrai bonheur a monter comme quoi du Luft46 peut aussi être un petit plaisir maquettiste et non systématiquement une plaie a monter. C'est quasi malheureusement l'une des rare fois que cela m'arrive et je dois retourner rapidement a mes montages déprimant Ukrainiens.



Un truc improbable, assez grand au final (c'est un bimoteur, n'oublions pas), symptomatique du Luft46 si j'ai bien compris depuis que la simulation s'en ai emparé (ca doit être drôlatique à faire voler)



Une pale est sans doute à replacer, pas tout à fait dans l'axe!





Pas sûr que les trains en métal blanc tiennent le coup sur la durée, c'est qu'il est lourd le bestiau !



Pas évident à cadrer non plus....



Et zou au bureau, où je pourrais le comparer à son cousin le Triebflügel de Focke Wulf.