

PRODUCTION EN SERIE DE Fw 190 AU 48^e



Une fois n'est pas coutume, voici la rubrique du maquettiste. Que nos lecteurs se rassurent, cet article n'a pas pour vocation de faire concurrence à des revues spécialisées dont les modèles présentés sont de véritables bijoux, perles de sueur, habileté et patience... Pour le commun des mortels qui achète de temps en temps un modèle pour se faire plaisir, la problématique est souvent la même : on n'a pas le temps !

Afin de remédier à ce problème, je propose d'appliquer au maquettisme les mêmes règles de rationalisation et d'optimisation que dans la production aéronautique. La rentabilité est bien dans l'air du temps. Ainsi, en ne fabriquant pas un avion, mais plusieurs à la fois, le temps alloué à chaque modèle diminue, c'est la fabrication à la chaîne pour modèles réduits.

Cet été, dans une durée de trois semaines, j'ai passé mes soirées et quelque longues journées à " produire " 14 exemplaires du Fw 190A/F/G. Ce n'est pas la première fois que mon " usine " se lance dans la production en série, en général les chantiers vont de 9 à 12 appareils de même type. Mais là, il s'agit d'un record !

Pour justifier une telle entreprise, il faut en avoir l'utilité. Ma collection de maquettes comprend notamment quelques avions fétiches dont l'histoire me passionne particulièrement. Ainsi, dans la collection Luftwaffe au 1/48^e, le Fw 190 occupe une part importante. Pour satisfaire un besoin de représentativité exhaustive de

l'appareil, j'ai principalement porté mon choix sur les versions, les livrées et les unités. Un panégyrique couvre ces trois critères selon leur importance relative. Avant de commencer la première maquette, il faut déjà constituer un recueil des profils des avions projetés. Puis, si nécessaire, subdiviser par tranches pour ne pas avoir à gérer des différences morphologiques trop importantes. Les Fw 190D possèdent un moteur et un fuselage allongés, ils ont fait l'objet d'un chantier propre ; c'est à dire, une autre " tranche de production ". Pour terminer ma collection, il me reste encore à compléter avec le prototype (Fw 190V1), le biplace (Fw 190S) et 3 autres...



Quand les besoins sont définis, il ne reste plus qu'à se mettre à la recherche des boîtes dans le commerce. Dans le cas des Fw190, il n'y a pas vraiment de choix. Revell a sorti un moule de bonne qualité d'un modèle A ou G, mais il n'est pas de montage aisé. Le kit Airfix ou Arii est relativement simple, mais il s'agit uniquement de versions A-8 , (grand

renflement de capot). Enfin, la marque Tamia a sorti une gamme diversifiée de Fw 190 dont les modèle A-3 et F-8. Cependant ils restent onéreux. Revell proposait à l'époque un A-3, mais il s'agit plus d'un jouet grossier... L'absence de puits de train reste un handicap certain ! Armez- vous de patience pour collecter la quantité désirée. Plusieurs marques de

modèles compliquent un peu le chantier, mais dans des proportions acceptables.

Comme les livrées des boites restent pauvres, il est pratique de pouvoir scanner les emblèmes et le numéro des livrées désirées puis de les imprimer à l'échelle sur un support de décales, mais on peut aussi procéder autrement. En récupérant les décalcomanies des maquettes précédentes, on se constitue un fond de décales aisément réutilisables à bon escient. Avec un peu d'habileté, on peut peindre un emblème très réaliste sur un bout de décale vierge. Quand tout est prêt, on passe à la phase de réalisation.

Après avoir bien étudié la documentation d'usage, la première étape consiste à séparer toutes les pièces des grappes de moulage puis d'en faire soigneusement le tri. Certaines ne sont pas nécessaires, les autres sont ébarbées et disposées dans des boites suivant leur ordre de montage.



Il s'agit maintenant de différencier les fuselages et d'y porter les modifications appropriées. Ainsi chaque fuselage se voit attribué un numéro reprenant sa version. Armé d'un bon outillage, on commence à modifier les cellules pour faire correspondre la version finale désirée. Le vénérable A-8 de base est inlassablement retaillé, re gravé, corrigé pour donner successivement les versions A-7, A-6, A-5, A-4, A-3 et A-2. Les moules Revell et Tamia servent pour les F-8 et les G-8 sans

autres modifications majeures.

Par la suite les cockpits sont peints et assemblés suivant le même standard de finition, on veille à différencier les commandes qui conviennent...

Une fois les cellules assemblées, on leur applique un autre numéro, celui qui permet de définir le camouflage et l'unité. L'aérographe est idéal pour passer rapidement la couche de fond, le gris clair RLM 76 qui recouvre l'intrados et le fuselage.



Le lendemain, on peint la première couleur du camouflage en RLM 75, RLM 70 ou RLM 81 suivant les modèles. Quant le 14^e avion est peint, le premier est déjà sec ; on évite ainsi les temps improductifs. Le deuxième ton du camouflage et la peinture des pièces détachées (les roues, les trains, les trappes, l'hélice et les canopées...) achèvent la première moitié du chantier où le "travail à la chaîne"

garde toute son efficacité.

Désormais, chaque avion est avancé individuellement. La Luftwaffe développe une palette de camouflages originaux et variés du fait de la multiplication des théâtres d'opération. Un code bien précis édicté par le RLM (Reich Luftfahrt Ministerium) régit chaque ton de camouflage et les diverses indications de couleurs. En voici quelques unes : La bande de fuselage indique l'unité à partir de 1944 ; ainsi la bande rouge indique que l'appareil appartient à la JG 1, une des escadres de chasse (Jagdgeschwader) les plus importantes. (Celle qui reçut la délicate mission de la défense du Reich). Sur le front de l'Est, les marques jaunes d'intrados signalent à la DCA amie de ne pas commettre d'impaires... A l'époque, malgré la généralisation des cours d'identification d'avions, les artilleurs de la FLAK avaient la gâchette facile et ne reconnaissaient bien souvent l'avion qu'une fois écrasé ! Pour ce qui est des motifs peints sur le nez : lignes, damiers ou diverses couleurs, elles représentent l'identité d'un " Gruppe " ou d'un " Staffel ". Un emblème placé sur le capot ou le fuselage donne la même indication d'appartenance.

Revenons à nos avions, la complexité qui prévaut en matière de camouflage impose un traitement individualisé. En 4 ou 5 heures l'avion est terminé. Le camouflage est complété, on applique les marques distinctives telles que les bandes de couleurs à l'arrière du fuselage, le marquage jaune sous les saumons d'ailes ou sous le capot moteur, ou encore les multiples décorations du capot moteur, des échappements ou de la dérive.

En passant de la poudre de graphite avec le doigt sur les surfaces adéquates, on obtient un effet réaliste saisissant.

On peut maintenant appliquer les

décalcomanies et procéder au collage des canons, des trains d'atterrissage, de l'hélice, le tube de Pittot et le marche pied. Après les retouches et de petites finitions, le modèle est paré pour le vernissage. Cette étape est collective pour l'ensemble des appareils.

Enfin, en guise de finitions il ne reste plus qu'à coller les verrières, tendre les fils d'antenne (le fil de nylon fait bien l'affaire) et coller la très fine antenne FuG 16. Pour rester à l'échelle il faut éviter d'utiliser celle de la boîte : un poil de brosse à dents fait parfaitement l'affaire.

Des 26 Fw 190 projetés de cette collection, 21 sont déjà réalisés et trônent en bonne place sur une étagère dédiée aux chasseurs de la Luftwaffe en bonne compagnie, puisqu'au dessus d'eux il y a déjà 48 Me 109 sur 72 de planifiés...



Cette autre façon de faire des maquettes permet d'éviter de s'ennuyer et surtout de diminuer de moitié, voir de 2/3 le temps nécessaire à la réalisation d'un seul avion.

Jusqu'à maintenant le maquettisme restait un passe temps où l'on pouvait évacuer son stress en prenant le temps de prendre son temps. La construction en série des maquettes marque peut être l'influence de notre époque sur la façon de concevoir le " temps libre ".