

Les Préparatifs du Raid

Les préparatifs



Un an après le raid historique de James Doolittle sur Tokyo, le 18 avril 1942, une autre opération spectaculaire allait faire du 18 avril 1943 une nouvelle date historique. Depuis le début de l'année 1943, les cryptographes de l'US Navy ont découvert le code secret des Japonais. Les américains sont donc au courant des faits et gestes de leurs adversaires. C'est ainsi que le 13 avril, l'Amiral Nimitz apprend que l'Amiral Isoroku Yamamoto, Commandant en chef de la Flotte Combinée et organisateur de l'attaque sur Pearl Harbor, doit effectuer une tournée d'inspection dans les îles Salomon le 18 du même mois. Cette inspection intervient dans le cadre du lancement de l'opération I-GO qui, démarrée le 7 avril, doit permettre de " booster " le moral des troupes Japonaises particulièrement éprouvées lors des combats de Guadalcanal. Le décodage du message original (NTF131755), adressé aux commandants des 11ème Flotte et 26ème flotte, permet même de connaître avec exactitude l'emploi du temps de Yamamoto :

***6 h 00 : Départ de Rabaul - 8 h 00 : Arrivée à Ballale - 11 h :
Départ pour Buin - 11 h 10 : Arrivée à Buin - 14 h : Départ de Buin
- 15 h 40 : Retour à Rabaul***

Les Américains entrevoient là une possibilité inespérée d'intercepter et d'abattre l'appareil de I.Yamamoto et bien qu'il ne dispose que de peu de temps pour mener l'opération, ils décident de tout mettre en œuvre pour y parvenir. La planification de l'opération est assurée par le Lt. Col. Luther S. Moore, de l'USMC qui se fait aider par le Major John W. Mitchell, commandant du 339 th Fighter Squadron pour la navigation proprement dite. Il est décidé que l'interception aura lieu à 9 h 35, soit 10 minutes avant l'arrivée prévue sur Ballale (soit 7 h 45 heure locale).

L'opération, baptisée "Vengeance", doit mettre en œuvre 18 Lockheed P-38F et P-38G "Lightning" du 339 th Fighter Squadron / 347 th Fighter Group (*Bien que le 339 th Fighter Squadron soit officiellement chargé de la mission, 10 des 18 pilotes sélectionnés sont en fait issus des autres Squadrons du Group*). Se sont à l'époque, les seuls appareils en mesure de parcourir la distance nécessaire à l'accomplissement de cette mission, les Corsair et Wildcat n'ayant pas une autonomie suffisante. L'appareil est armé d'un canon de 20 mm et de quatre mitrailleuses de 12,7mm. Pour y parvenir, chaque P-38 sera toutefois équipé d'un réservoir supplémentaire de 625 litres (165 Gallons US) et d'un autre de 1136 litres (310 Gallons US au lieu des deux réservoirs de 165 Gallons habituellement utilisés sur cet appareil) afin de pouvoir couvrir la distance de 800 km qui séparent les appareils du point d'interception. Les réservoirs sont installés de manière



non symétrique sous les ailes de manière à compenser la différence de taille et de ne pas perturber les paramètres de vol. Même avec ce surplus d'essence, la marge de manœuvres reste faible puisque les appareils ne disposeront que de 15 minutes pour agir. La coordination et le timing de l'interception doit être parfait de même que celui de l'Amiral si les Américains veulent espérer mener leur mission à bien.

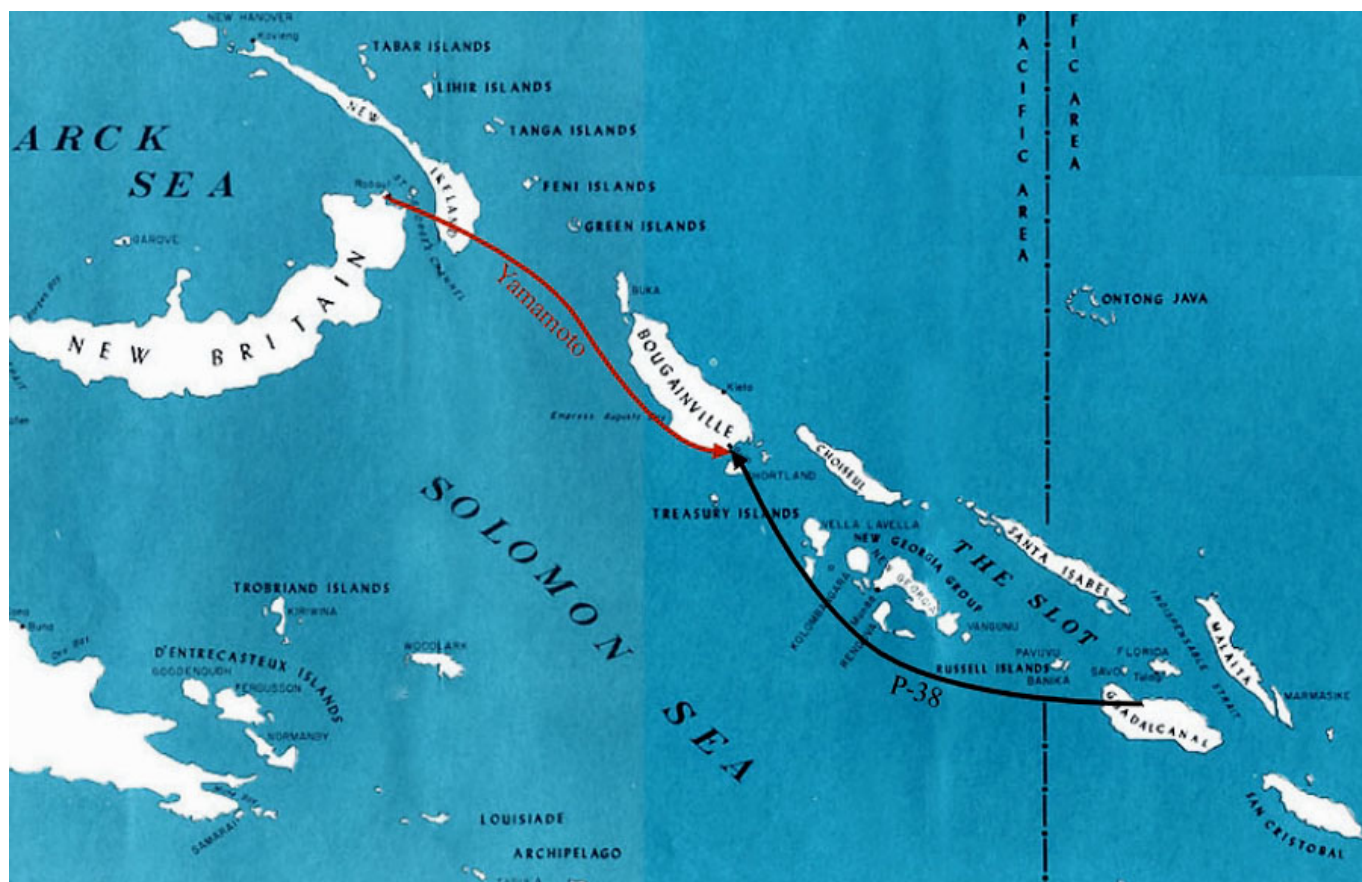
Les 18 appareils, conduits par le Major John Mitchell doivent opérer en deux groupes : un groupe de 4 appareils doit attaquer l'appareil de Yamamoto pendant que les quatorze autres (dont 2 pilote en plus en cas d'abandon pour raisons divers) doivent s'occuper des chasseurs d'escorte et prévenir l'intervention des chasseurs Japonais de la base de Kahili toute proche de la zone d'interception. Les pilotes sont répartis en fonction de leur habilité au tir afin d'optimiser les chances d'abattre le bombardier de I.Yamamoto.

Afin d'éviter le repérage de la formation US par les radars et les stations météo Japonaises implantées dans le secteur, les P-38 doivent voler en grande partie du trajet au ras des flots, sur une distance d'environ 700 km, en passant au Sud des Iles Salomon.

Les consignes pour la mission sont les suivantes :

Décollage à 7 h 25 - Prise de formation à 7 h 30 - Durée de vol : 2 h - Vitesse recommandée - 338 km / h - Altitude de vol économique : 9 mètres au-dessus de la mer afin d'éviter également d'être repéré par les radars ennemis - Silence radio absolu - Approche de l'objectif à 9 h 30 - Montée rapide à 3500 mètres pour les avions d'attaque et 6000 pour ceux de la couverture - Choisir l'axe d'attaque avec le soleil dans le dos - Contact prévu à 9 h 35 à 56 km au Nord Ouest de Kahili - Regroupement à 9 h 45 dans le Sud Ouest - Retour prévu à 11 h 45.

Si les pilotes sont informés du fait qu'il s'agit d'une mission spéciale consistant à intercepter un appareil du haut état-major Japonais, ceux-ci ne savent pas encore qu'ils vont intercepter l'Amiral Yamamoto.



La mission

A 7h25, le 18 avril 1943, les 18 P-38 Lightning décollent de Guadalcanal. Très vite, deux avions du groupe de 4 appareils chargés d'attaquer les bombardiers sont obligés de faire demi-tour pour des ennuis mécaniques tandis que les autres poursuivent leur route. Une rapide réorganisation du dispositif est décidée par le chef d'unité afin de reconstituer le groupe d'attaque. Celle-ci comprend désormais le Cpt. Thomas G Lanphier, le Lt. Rex Barber, le Cpt. Besby Holmes et le Lieutenant Raymond Hine.

Dans le même temps, à Rabaul, malgré les réticences du commandement Japonais qui craint une embuscade, l'appareil de Yamamoto s'envole pour un voyage d'environ 500 km. Les bombardiers volent à 2000 mètres (6 500 pieds) pendant que les chasseurs d'escorte volent 400 mètres plus haut (1 500 pieds) et légèrement en arrière en deux formation en V de 3 appareils.



Volant à l'estime, les pilotes américains se dirigent inexorablement vers leur cible pour ce qui restera, tout au long de la deuxième guerre mondiale, la plus longue mission d'interception.

Cette mission se distinguera aussi par son très haut degré de précision puisque c'est à 9h34 exactement, soit une minute avant l'horaire prévu, que le Capitaine D.S. Canning repère la formation ennemie au milieu d'une légère brume. Yamamoto est bien au rendez-vous. Il y a là deux bombardiers de type Mitsubishi G4M2 "Betty" du 205° Kokutai et 6 chasseurs Zero du 204° Kokutai. Mitchell ordonne immédiatement à ses hommes de larguer leurs réservoirs supplémentaires et de tourner sur la droite pour se placer parallèlement aux bombardiers tout en débutant une ascension à pleine puissance. Le Lt Holmes qui ne parvient pas à se débarrasser de ses réservoirs plonge vers la mer, suivi par son ailier, le Lt. Hine Mitchell appelle Lanphier et Barber par radio pour leur demander d'engager le combat et les 2 appareils commencent à virer pour se diriger vers les 8 appareils japonais.



LANPHIER *Thomas George* (Colonel)

Né 27 novembre 1915 à Panama City (Panama)

Décédé le 26 novembre 1987 (72 ans)

6 victoires homologuées



BARBER Rex Theodore (Colonel)

Né le 6 mai 1917 à Culver dans l'Oregon

Décédé le 26 juillet 2001 (84 ans)

5 victoires homologuées

2 victoires probables

2 avions ennemis endommagés



HOLMES *Besby Frank* (Lieutenant Colonel)

***Né le 5 décembre 1917
Décédé le 27 juillet 2006 (88 ans)***

5 victoires homologuées

4 victoires probables



HINE Raymond (Lieutenant)

Né le 21 Août 1920

Décédé le 18 Avril 1943 (22 ans)

Zéro victoire homologuée

Ayant repéré les chasseurs Américains, les chasseurs Japonais larguent eux aussi leur réservoirs et commencent à grimper derrière les deux P-38. Lanphier, fait alors volte-face et fonce sur les chasseurs pendant que Barber se lance à la poursuite des deux bombardiers qui tentent de s'échapper en plongeant au ras des arbres pour ne redresser qu'à 60 mètres d'altitude. Barber qui perd lui aussi rapidement de l'altitude perd de vue les appareils pendant quelques fractions de seconde et lorsqu'il les aperçoit à nouveau, il se trouve juste derrière à portée de tir. Le bombardier se dirige vers l'intérieur des terres alors que le second a obliqué à 90° vers la mer. Il commence à faire usage de toutes ses armes, observant des impacts dans le moteur droit du premier bombardier qui se trouve juste devant lui. Il atteint l'arrière de la carlingue ainsi que l'empennage. Puis il atteint le moteur gauche et le "Betty" ne tarde pas à embarquer d'un coup sur la gauche, manquant de percuter l'appareil de Barber. Regardant derrière, il aperçoit une colonne de fumée noire, indiquant que l'appareil venait de s'écraser dans la jungle. Les trois chasseurs qui ont accompagné les bombardiers dans leur fuite sont impuissants et ne peuvent empêcher la destruction du bombardier. Barber se dirige alors vers la côte, à hauteur des arbres, à la recherche du deuxième bombardier, ne sachant pas encore si celui qu'il vient d'abattre était celui qui transportait Yamamoto. Aux prises avec les chasseurs de l'escorte, Lanphier et Barber manœuvrent avec adresse et surprennent les chasseurs Japonais par leur agressivité.



Barber aperçoit finalement le second bombardier volant au ras des flots du côté de la pointe de Moila juste au moment où Holmes (dont les réservoirs ont fini par se détacher) et Hine sont en train de l'attaquer. Holmes parvient à endommager le moteur droit du "Betty" qui commence à émettre une trainée de vapeur et alors qu'accompagné de Hine il poursuit le bombardier endommagé dans lequel se trouve le Vice Admiral Matome Ugaki et une partie de l'Etat-Major de Yamamoto.

Barber passe à l'attaque à son tour et achève le bombardier qui s'écrase en mer. Miraculeusement Ugaki et deux autres passagers échappent à la mort et seront secouru peu après. A ce moment là, Barber, Holmes et Hine sont attaqués par les chasseurs Japonais. L'appareil de Barber reçoit 140 impacts alors que celui-ci, de même que Holmes revendiquent chacun la destruction d'un appareil Japonais.

Les chasseurs de la couverture haute engagement brièvement le combat avec des chasseurs Japonais venus à la rencontre de Yamamoto depuis la base de Kahili en guise de garde d'honneur. Le combat est furieux mais se solde sans victoire des deux côtés. Observant la colonne de fumée noire qui signe la réussite de la mission, Mitchell ordonne alors de rompre le combat afin de ne pas consommer inutilement le précieux carburant. Sur le chemin du retour, Holmes est obligé de se poser sur les îles Russells par manque de carburant. Le Lt. Hine sera le seul pilote porté disparu au cours de la mission et son appareil ne sera jamais retrouvé. Son nom est inscrit sur le Manila American Cemetery. Il semblerait qu'il ait été la victime de l'Aspirant Kenji Yanagiya ou du PO1/c Shoichi Sugita, les 2 seuls pilotes Japonais à avoir revendiqué une victoire au cours de cette mission.

Alors qu'il approche d'Henderson Field, à Guadalcanal, Lanphier annonce à la radio "j'ai descendu Yamamoto", ce que constituait une infraction aux règles fixées en début de mission. Juste après l'atterrissage (un des moteurs se coupa au roulage par manque de carburant), Lanphier réitère sa revendication concernant la destruction de l'appareil de Yamamoto, indiquant que lorsqu'il avait tourné pour faire face à l'escorte il avait tiré sur l'aile du bombardier et qu'il avait ensuite vu celui-ci s'écraser dans la jungle. Il déclare aussi qu'il a vu Barber tirer sur le second bombardier et que celui-ci s'était écrasé à son tour dans la jungle. De son côté, Holmes revendique la destruction du "Betty" tombé en mer, portant à trois les revendications sur des "Betty", alors qu'il n'y en avait que deux. Les quinze pilotes survivants ne furent pas débriefés à la fin de la mission car une telle procédure formelle n'était pas en vigueur à l'époque à Guadalcanal. C'est ainsi que la version de Lanphier fut reprise sans que jamais personne, à l'époque, ne la remette véritablement en cause.

Les conséquences



Le site du crash de l'appareil de Yamamoto fut découvert le lendemain dans la jungle au Nord de la mission catholique de Buin par une patrouille conduite par le Lieutenant Hamasuna. Selon Hamasuna, Yamamoto avait été ejecté de l'appareil, sa main gantée de blanc posée sur son Katana et le corps assis sur le siège de pilote dans lequel il avait pris place au décollage. Hamasuna indiqua que Yamamoto était immédiatement identifiable. Un examen du corps de Yamamoto réalisé après son rapatriement sur Buin démontrera que Yamamoto avait reçu deux blessures ; une dans le dos au niveau de l'épaule droite et une au niveau de la mâchoire inférieure, la balle étant ressorti sous l'œil. A partir de là, une controverse naquit au Japon pour savoir si Yamamoto avait survécu au crash et s'il était mort des suites de ses blessures ou s'il avait été tué sur le coup.

Au Japon, où la mort ne fut officiellement annoncée que le 21 mai, l'évènement fut cruellement ressenti par toute la population qui avait fait de Yamamoto un héros national après l'attaque de Pearl Harbor. Afin de ne pas dévoiler le fait que les Américains connaissaient le code japonais, on fit circuler l'information selon laquelle les chasseurs US avaient été envoyés sur la base d'informations fournies par la population locale des Salomon qui avaient vu l'Amiral Yamamoto monter dans le bombardier le jour de sa visite d'inspection.



Siège de pilote du Bombardier où Yamamoto avait prit place



Yamamoto

La controverse

Lanphier fut initialement crédité de la victoire sur Yamamoto, en accord avec ses déclarations du moment, mais les autres pilotes de la mission se montrèrent immédiatement septiques. Bien qu'elle fut l'une des opérations les plus brillamment menée de la deuxième guerre mondiale, cette interception devint rapidement la source d'une controverse autour de l'identité de l'auteur de la victoire sur Yamamoto et sur les fuites relatives à certains détails secrets de l'opération qui, en octobre 1943, firent l'objet d'une publication dans le Time Magazine dans un article où le nom de Lanphier était cité comme l'auteur de la victoire. Initialement pressenti pour recevoir la Médaille d'Honneur, Mitchell dut se contenter de la Navy Cross en raison des fuites dans la presse. Tous les pilotes furent aussi récompensé par l'attribution de la Navy Cross.

Après guerre, il fut découvert qu'aucun des chasseurs de l'escorte n'avait été endommagé et encore moins abattu et Lanphier se vit refuser sa revendication pour un "Zero" abattu ce jour là. Des chasseurs ayant décollé dans l'intervalle depuis le terrain de Kahili afin d'escorter les deux bombardiers, les revendications de Barber et de Holmes sont en revanche confirmées (bien qu'ils aient déclarés avoir abattu des chasseurs de l'escorte !). L'analyse de la mission permet aussi de confirmer la présence de seulement deux "Betty" et de fait Lanphier et Barber se voient attribuer une victoire en collaboration. En 1985, les déclarations de Kenji Yanagiya viendront appuyer la thèse d'un tireur unique, en l'occurrence Barber, mais l'Air Force refusera de revenir sur sa décision d'accorder une victoire conjointe aux deux pilotes.



En mai 2006 dans AIR FORCE Magazine, Douglass S. Canning, un ancien membre du 347th Fighter Group qui participa à la mission contre Yamamoto (Canning escorta le Lt. Holmes vers les îles Russells) et qui était ami à la fois de Lanphier et de Barber, publia une lettre jamais parue dans laquelle Lanphier affirmait être le vainqueur de Yamamoto tout en décrivant les circonstances détaillées de sa victoire. L'analyse de ce document montrerait qu'il était impossible de réaliser les manœuvres décrites par Lanphier en raison de l'absence d'assistance des ailerons qui n'étaient pas installés sur les P-38G et qui eurent été nécessaires pour accomplir un virage à 180° dans les délais indiqués par Lanphier.



Pilotes du 339 th FS ayant pris part à la mission du 18 avril 1943

Histoire du Lockheed P-38 Lightning



Un As dans la Manche

Dans l'entre deux guerres et tout au de la 2ème G.M., les grandes puissances s'étaient engagées dans développement intensif de leurs capacités, dont la conception de chasseurs bimoteurs même si bien souvent ces derniers se révélaient inférieurs aux monomoteurs. Il y a eut cependant une exception notable : le Lockheed P-38 Lightning qui "fit" une centaine d'as américains durant la 2ème G.M., dont les premiers du palmarès.

Les années 1930 furent une époque faste pour les progrès aéronautiques, avec de grandes innovations telles fuselage métalliques, trains d'atterrissage escamotables et turbocompresseurs maintenant couramment employés. si les USA s'étaient quelque peu replié sur eux même après les horreurs de la 1ère G.M., les planificateurs de l'United State Army Air Corps (USAAC) se tenait informés des programmes d'armement aérien des puissances rivales et étaient conscients du besoin d'un appareil pouvant évoluer à haute altitude pour y affronter des bombardiers modernes.

Lockheed saisit cette occasion avec l'un de ses premiers projets d'avion de combat désigné Model 22. Les ingénieurs avaient étudié pas moins de six types de cellule pour intégrer la toute nouvelle technologie du turbocompresseur a un avion bimoteur. La grande complexité des conduites des turbocompresseurs amenèrent Lockheed à adopter une configuration unique avec une nacelle centrale abritant le pilote et l'armement, flanquée de deux poutres logeant les moteurs et les compresseurs derrière eux. Le développement du Model 22 se poursuivit en réponse à l'appel d'offres X-608 de l'USAAC en Février 1937, et en Juin suivant Lockheed reçut l'accord officiel pour construire le prototype XP-38, qui deviendra le P-38.

La Conception du P-38

Les moteurs installés sur le P-38 étaient des Allison V-1710 refroidis par liquide de 1.150cv, qui recevaient des hélices contrarotative pour éliminer l'effet de couple. En faite, les V-1710 à rotation inversée n'étaient fabriqués que pour les P-38, ce qui donne une idée de la formidable capacité de production des Etats-Unis, un facteur déterminant de l'issue du conflit. Des échangeurs étaient installés dans le bord d'attaque de l'aile.

Tout l'armement lourd du P-38 et les munitions étaient installés dans le nez, un emplacement idéal du fait de l'absence d'hélice dans la nacelle centrale. L'armement typique du P-38 était constitué de quatre mitrailleuses de 12.7mm et d'un canon de 20mm. Le pilote manœuvrait l'appareil à l'aide d'un manche à volant.



Le prototype XP-38 effectua son premier vol le 27 janvier 1939. Peu après, il fut suivi par les premières versions de série P-38D et E puis par celles qu'on peut qualifier de principales variantes de chasse : les P-38F et G dont 527 et 1.082 exemplaires furent respectivement produits. Le F était équipé de moteurs V-1710-49/53 de 1.325cv et d'un pylône sous chaque aile pouvant supporter une bombe de 1.000 livres (500kg) ou un réservoir largable de 150 gallons (567.75L). Au milieu de la production, la verrière ouvrant sur le côté fut redessinée pour s'ouvrir vers l'arrière, facilitant l'évacuation de l'appareil. Les G avaient une motorisation plus fiable avec leur V-1710-51/55 et pouvaient emporter une bombe de 1600 livres (800kg) et un réservoir de 300 gallons (1.135,50L).

Le P-38 en Action

Avec des réservoirs largables augmentant son rayon d'action, le P-38 évolua d'intercepteur à chasseur polyvalent. Son fait d'arme le plus célèbre se déroula en 1943, lorsque les Etats-Unis eurent connaissance du débarquement prévu le 18 Avril de l'Amiral japonais Isoroku Yamamoto. Seize P-38G parcoururent 700km pour abattre deux bombardiers dans le secteur de Bougainville; à bord de l'un d'eux se trouvait Isoroku Yamamoto dont la disparition fut une victoire importante pour les alliés. L'un des P-38G ayant mené cette attaque (tous équipés réservoir de 300 gallons et d'un autre de 150 gallons) était le 43-2264 ("147 Blanc") est présumé celui ayant abattu le Mitsubishi G4M de Isoroku Yamamoto. D'autres variantes de P-38 furent produites, telles les P-38F-4 et F-5 de reconnaissance, le chasseur de nuit P-38M et le bombardier "Droop Snoot".

Quand de nouveaux chasseurs plus performants apparurent, on confia au P-38 Lightning plus de missions de bombardement qu'il effectua avec succès, démontrant l'excellence de sa conception.

Les japonais craignaient énormément ce chasseur et l'avait surnommé "Le diable à queue fourchue", ce surnom lui restera et sera même appelé ainsi sur le théâtre européen.



















La Maquette

Kit Tamiya N°61120 du P-38F/G 1/48



Christophe Desforges
PHOTOGRAPHIE



Les pièces optionnelles

Pour ce kit, j'ai ajouter les pièces PE et résine de chez Eduard

- Le kit 49240 "Big Ed" comprenant tous les masques prédécoupés nécessaires, une planche PE traitant tout l'intérieur du cockpit, et une planche PE pour certains éléments extérieurs.
- Le kit 648519 pour les superchargers (compresseurs et sorties d'échappement)
- Le kit 648782 pour les roues résines avec l'effet d'écrasement

Présentation du kit

Dans la vie il faut savoir faire les choses simplement, de ce fait je vais pas prendre de



temps avec cette partie, je vais utiliser la très belle présentation que Didier avait faite sur la chaine Youtube Plastikdream.

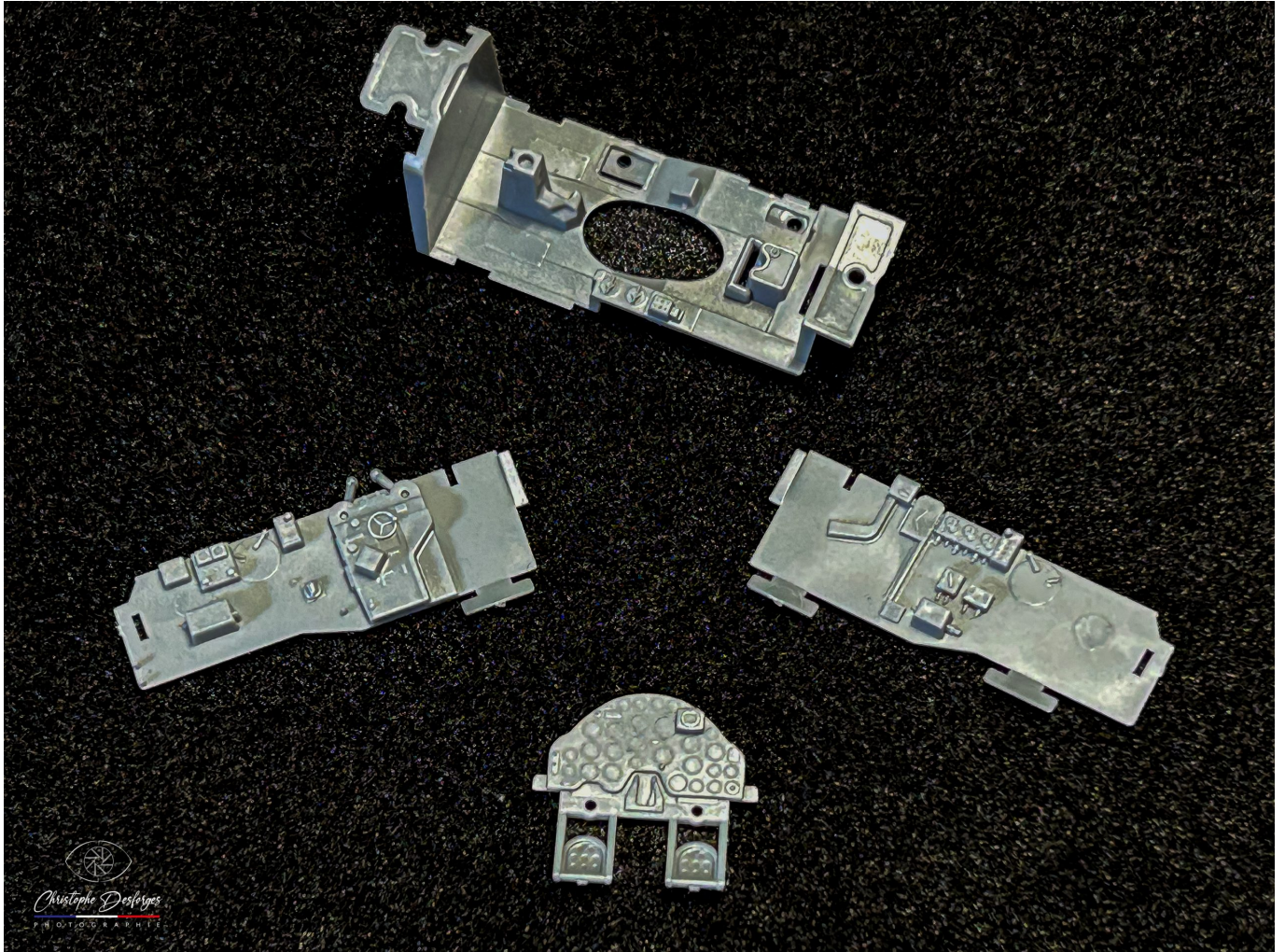
<https://www.youtube.com/watch?v=i9g386Xag8A&t=54s>

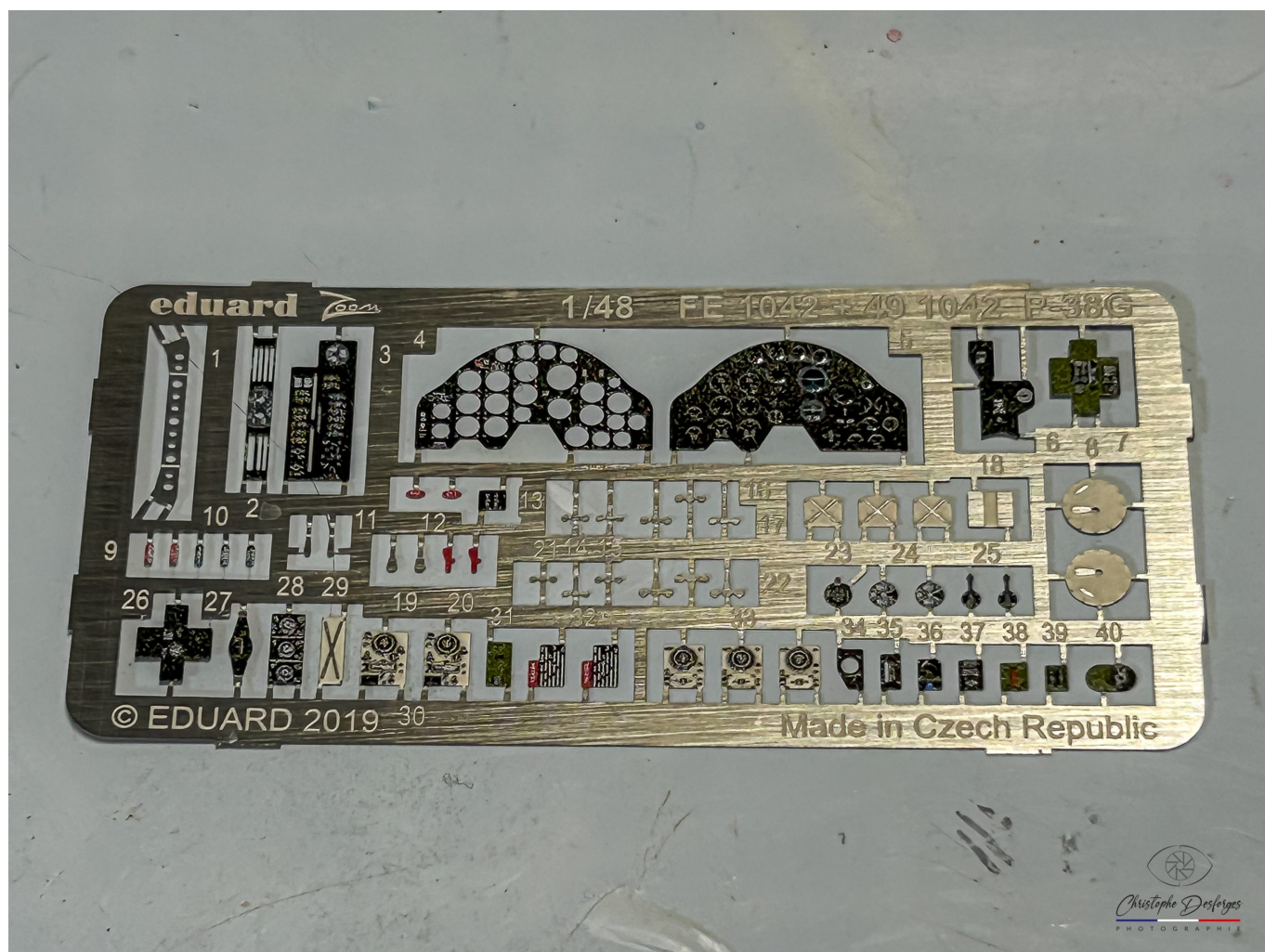
Montage de la maquette

Etape 1 : Le Cockpit

C'est pour moi la partie la plus intéressante, mais aussi la plus périlleuse d'un montage d'un avion. Plus intéressante car beaucoup de choses à faire pour que le cockpit soit le plus réel possible par rapport à la réalité, et la plus périlleuse, du fait que c'est une partie bien visible de la maquette du fait des parties vitrées, donc pas droit à l'erreur... Donc pas d'affolement et on y va étapes par étapes.

Les pièces à travailler





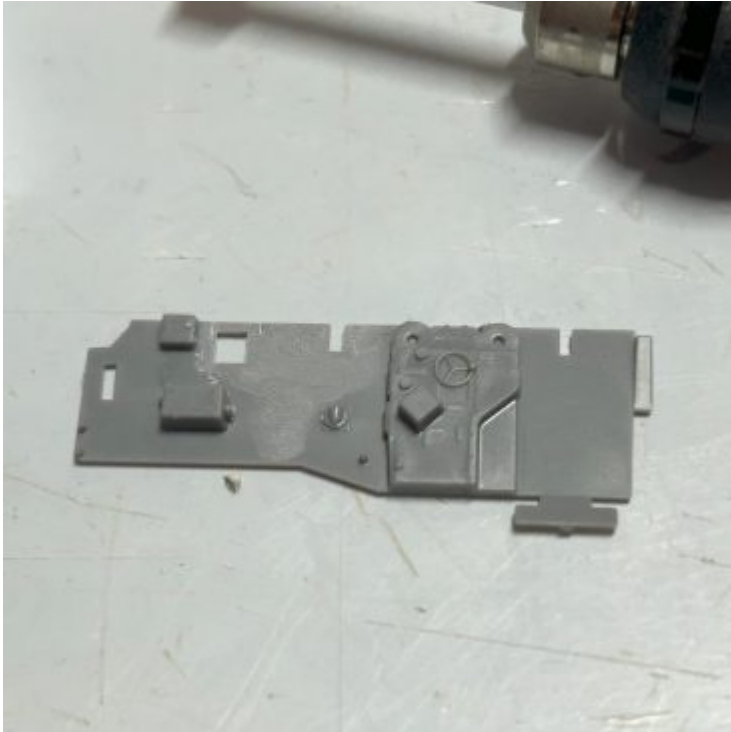
On enlève et on remplace

Pour faire un cockpit de P-38F ou G, il est indispensable d'avoir la planche PE Eduard citée plus haut pour avoir quelque chose de conforme par rapport à la réalité. Je m'explique, les consoles latérales du kit Tamiya sont "fausses" dans le sens où certains boîtiers doivent être retirés et en ajouter d'autres car pas au bon endroit. Bon je vous l'accorde c'est de tous petits détails, mais vu que j'ai étudié mon sujet au préalable, je ne pouvais monter un cockpit non conforme à la réalité.

Donc c'est parti on sort les outils à poncer et les différents tampons abrasifs ainsi que le mastic de rebouchage et finition.



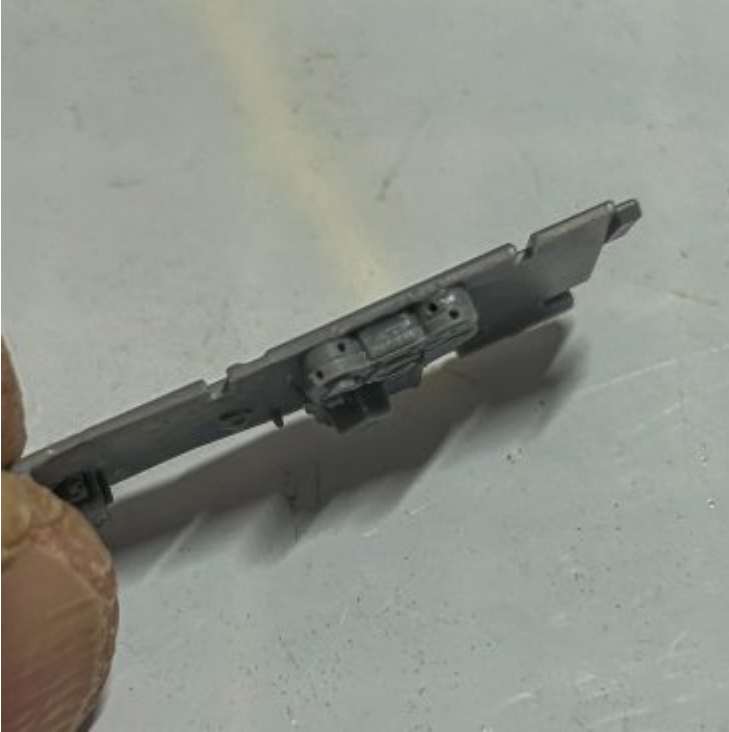




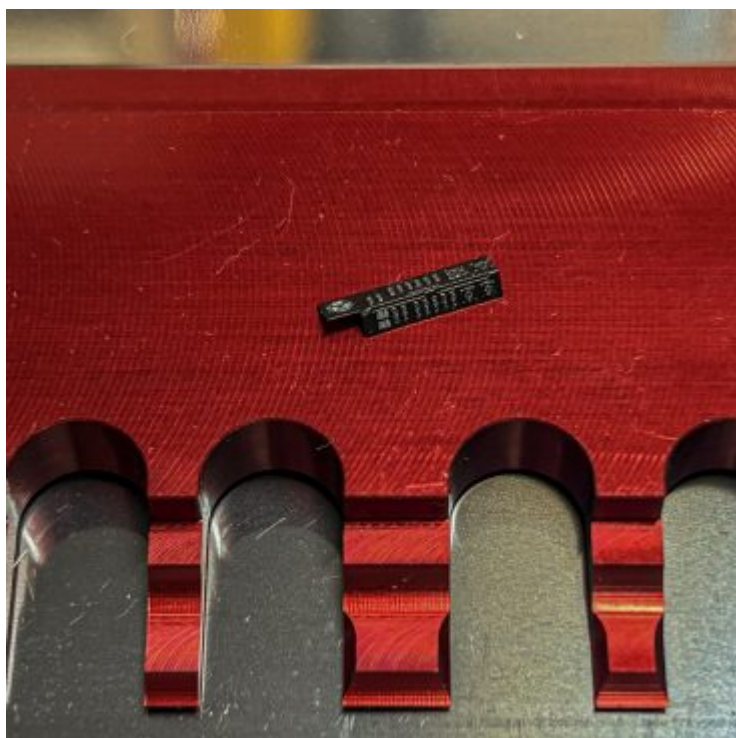




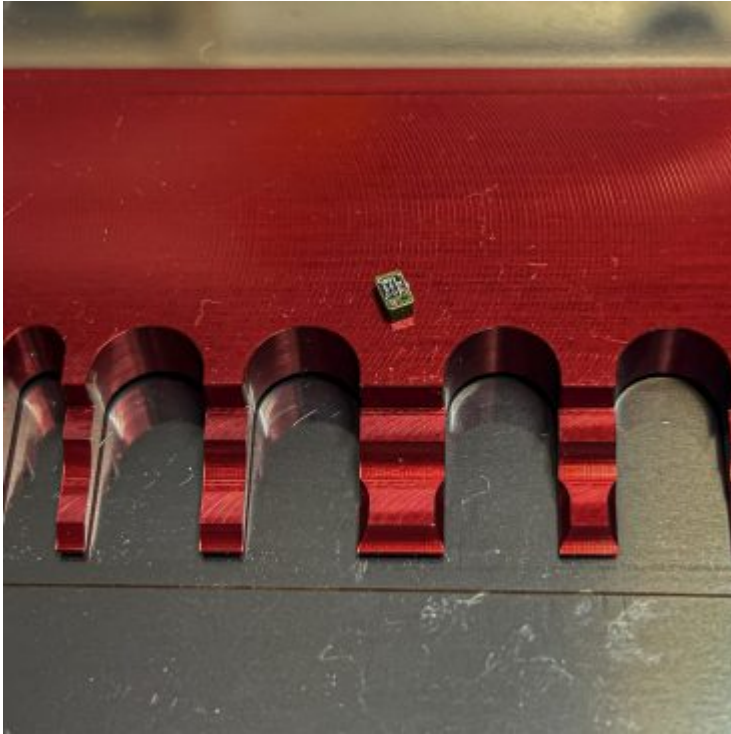






























Peinture du Cockpit

Une fois ces éléments retirés, et les trous rebouchés, il faut mettre en peinture les éléments du cockpit avant de coller les pièces Eduard en PE car ces dernières sont déjà



peintes avec tous les petits détails.

Donc séance peinture... Puisque la mini hotte aspirante sera installée et l'aérographe aussi, je vais dans le même temps peindre la planche de bord avant d'y installer les 2 pièces PE Eduard... J'ai hâte de coller tout ce petit monde tellement elles sont belles. Mais ne grillons pas les étapes, pour le moment c'est la peinture.

Une fois la teinte zing chromatique et le noir satin passé, il est temps de mettre en place les pièces PE Eduard. Pour coller ces pièces j'utilise l'Ultra Glue de chez MIG AMMO, c'est une colle acrylique blanche qui a la même propriété que la colle à bois, c'est à dire qu'elle devient transparente après séchage et on peut aussi commencer à nettoyer les excédents de colle à l'eau quelques minutes après avoir installé sa pièce (Didier à fait une vidéo de cette colle sur la chaine Youtube Plastikdream), le résultat est juste top, car aucunes traces de colle ,donc un montage super propre et pro.

La Baignoire

Non ce n'est pas là où le pilote se lave, c'est comme ça qu'était appelé l'endroit où il était assis dans le cockpit. Cette baignoire était tout en aluminium et ce qui faisait office de coussin pour les fesses et dos du pilote c'était son parachute. Donc cette baignoire, était bien "écaillée" sur l'assise et dossier.

Pour représenter cette usure remarquable sur beaucoup de Warbirds américains de WWII j'ai utilisé la méthode de shipping, dont voici la méthode

- 1 - J'ai appliqué une sous couche noire satinée, puis j'ai passé une teinte aluminium.**
- 2 - Je passe une couche de "shipping fluid" de chez MIG AMMO**
- 3 - Je passe ma teinte finale, ici le zing chromatique**
- 4 - Avec un pinceau, ou petit pièce pointue et de l'eau on vient aux endroits voulus "gratter" la peinture pour faire réapparaître la teinte aluminium et avoir ainsi l'aspect écaillé**

Une fois cette étape faite, un petit vieillissement avec des "jus" marrons et noirs (les mêmes que ceux pour le cockpit, puis mise en place du harnais en PE de chez Eduard. Là encore, Eduard nous facilite le travail puisqu'il est déjà peint.



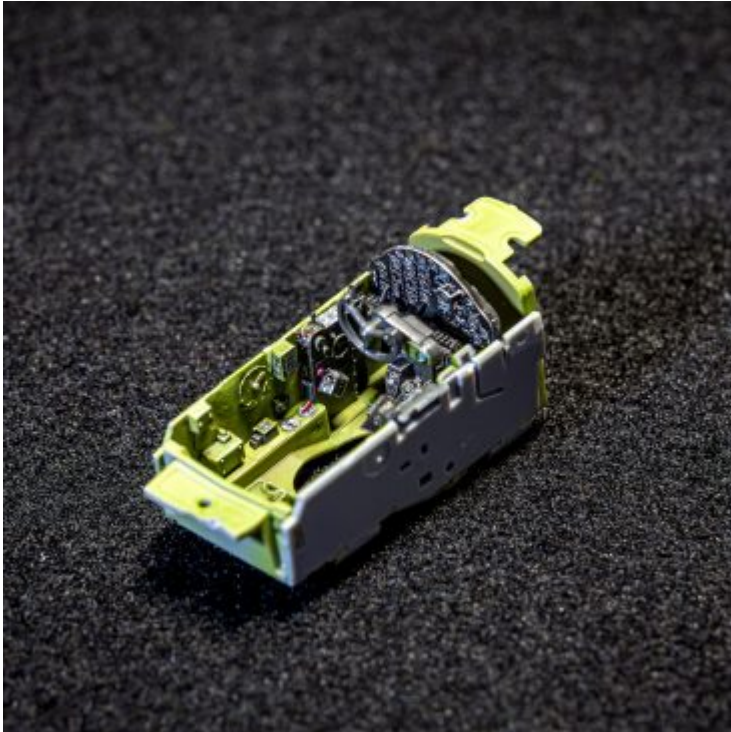








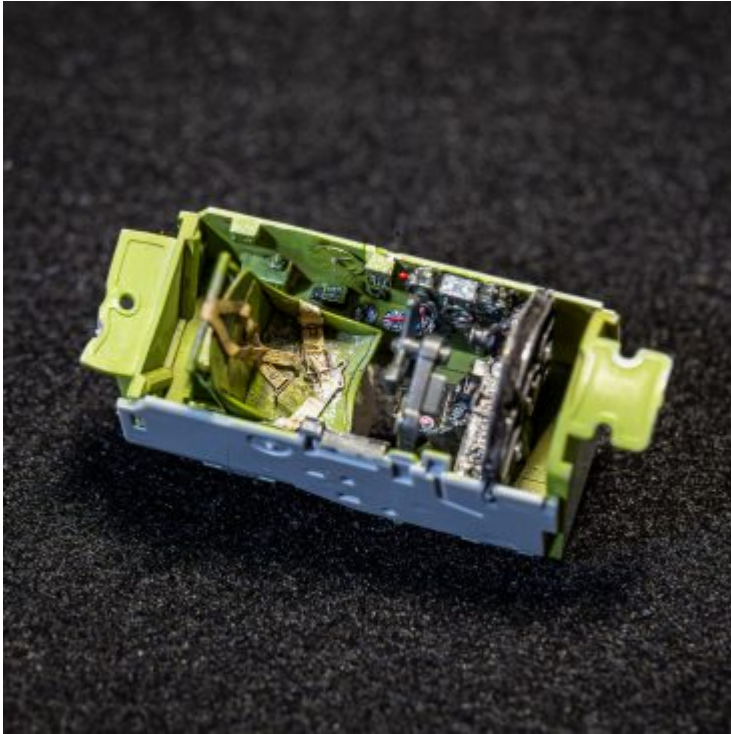




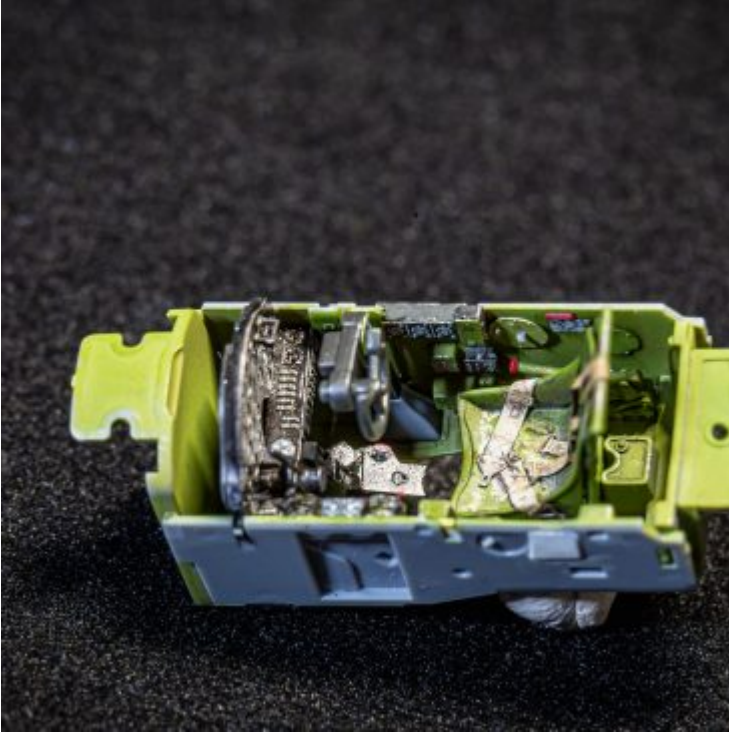








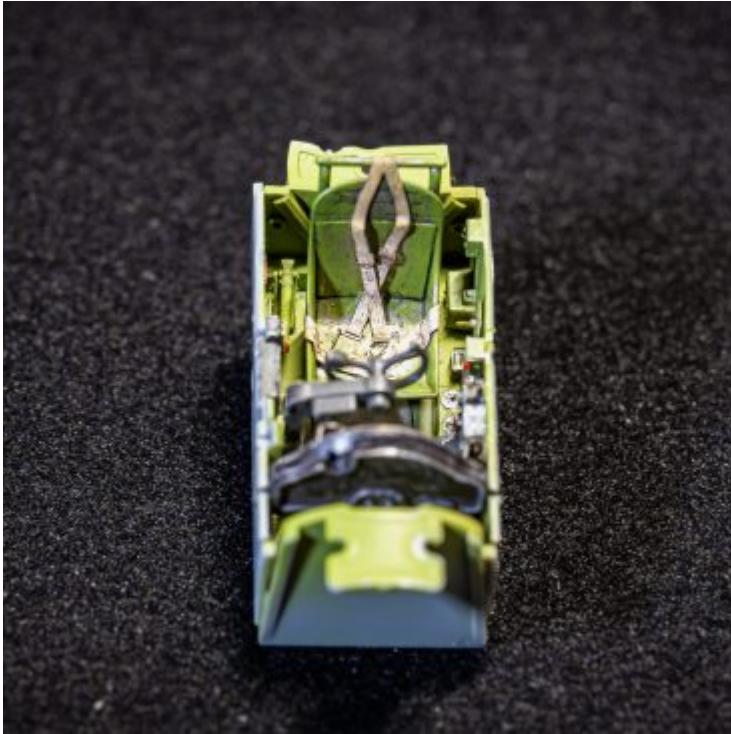




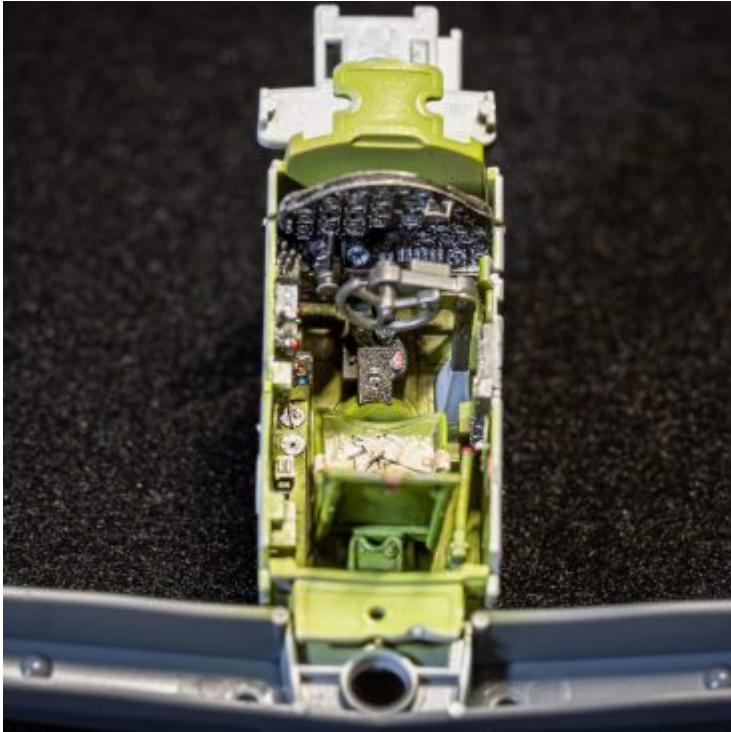














Cockpit Terminé

Voilà la phase la plus intéressante et périlleuse à mon sens est terminée, et je suis pas peu fière de mon résultat car le domaine militaire n'est pas mon domaine de prédilection,



**je suis plus alaise à travailler sur des motos 1/12 et 1/9, ainsi que sur des voitures 1/24
(c'est bien gros me direz vous...)**

Le set PE Eduard apporte vraiment un plus à cette maquette, en terme de représentation fidèle, et éléments déjà peint amènent de la couleur de part les petits boutons de couleurs par ci par là.

Etape 2 : Jambes de trains

Mes étapes de montage, ne respectent pas forcément celle de la notice Tamiya, mais vu que sur cette dernière on doit assembler le puit de train avant, j'ai anticipé celles aussi des 2 puis principaux, ainsi que les jambes de train.

Vu que toutes ces pièces sont à peindre avec des teintes métal, et que des modifications sont à apporter sur les jambes de trains avec des ajouts PE, j'ai traité toutes étapes en même temps.

Pièces ayant reçues les modifications et ajouts de la seconde planche PE du set "Big Ed" Eduard.

Les ajouts sont pour cette étapes uniquement sur les jambes de trains. Pour celui de l'avant ce ne sera que le compas, pour les trains principaux, il y aura aussi les compas, mais aussi les 2 grilles.

Les compas en PE apportent beaucoup, car bien plus fins que ceux en plastiques du kit Tamiya.

