

LE PREMIER DES Fw 190 EN « SCRATCH »!



Le modèle terminé ressemble à un Fw 190, mais sa silhouette est plus fine et plus fine et plus ramassée.

Pour faire écho à l'article sur la fabrication en série des maquettes de Fw 190 paru l'année dernière, voici le récit de la construction artisanale du premier prototype. Le Fw 190V-1 se distingue des modèles de série en de nombreux points. En réalité, il n'a pas grand chose à voir avec le modèle de série. Pour continuer à constituer l'arsenal des Fw 190 les plus représentatifs, le V-1 est une pièce maîtresse, mais malheureusement, elle

n'existe pas en maquette au 1/48^e... Qu'à cela ne tienne, le « Scratch » est le moyen le plus simple pour palier ce manque. Il s'agit de prendre pour base une version standard de l'avion que l'on trouve en maquette et de la modifier pour obtenir la réplique du modèle désiré.

Hélas, pour ce modèle, rien n'est simple ; le nez est beaucoup plus court, les ailes sont de forme trapézoïdale et plus

courtes, les trains plus petits, la forme des empennages plus carrée et le cockpit est situé plus en avant de l'appareil. Comme si cela ne suffisait pas, la canopée est un monobloc de forme oblongue et dans la configuration de base, le cône d'hélice adopte un profil bien particulier. Cela fait beaucoup de travail et quelques coups de limes par-ci, par-là ne suffisent pas. La première étape consiste à découper une bande de 8mm de fuselage au niveau des échappements. La dérive est redécoupée selon le plan pour une des moitiés du fuselage. Le fuselage avec cockpit assemblé, il ne reste plus qu'à découper

l'autre moitié de la dérive et de poncer pour affiner l'ensemble. La nouvelle dérive est à regraver pour donner une lisibilité sans faille des nouvelles proportions de l'empennage. De son côté les éléments du capot moteur sont assemblés et tous les bosselages poncés. Rattaché au fuselage, il faut encore jouer de la ponceuse pour aplanir le capot protubérant des mitrailleuses de capot puis recouvrir le raccord avec des plaques de scotch adoptant les découpes des lignes figurant sur le plan.



A droite, la maquette de base et à gauche la maquette modifiée.

Pour les ailes, il y a un peu plus de travail : l'extrados est superposé au plan et découpé. Une fois collée à l'intrados, la partie en débord est également détournée. On se retrouve avec une aile sans bord d'attaque qui comprend encore des demi logements de trains. Des nouveaux puits de trains sont sculptés le plus régulièrement possible. Une baguette poncée en demi cercle est collée en guise de bord d'attaque. Les plaques

de « scotch » collées depuis la corde de l'aile assurent un bon raccord et terminent le profil de façon élégante. Une plaque d'aluminium gravée est collée sur l'extrados le long du raccord Carman. Elle confère à l'aile une ressemblance frappante avec les photos originales du prototype. Quand le fuselage et l'aile sont assemblés, il convient de bien mastiquer et donner ainsi une continuité entre ces deux éléments. Ce pendant, le cockpit

apparaît alors trop en arrière. Trois coups de disqueuse 7mm plus en avant selon la forme originale, la partie mobile de la canopée des versions A-8 est limée et collée à son emplacement original. Après avoir collé quelques plaques de cartes plastiques et poncé un peu de mastic, le tour est joué. Le camouflage 3 tons standard dans la Luftwaffe à cette époque peut être appliqué, il se compose de RLM 65 dessous, de RLM 70 et RLM 71 dessus.

En parallèle, les petites pièces standard sont travaillées à leur tour. Les jambes de trains sont raccourcies et rabotées. Les capotages des trains sont redécoupés et recomposés suivant les photos originales. Pour la canopée, il s'agit d'une canopée issue du magasin de pièces détachées provenant d'un Fw 190D-9. Retournée et débarrassée de ses excroissances, elle remplit parfaitement son nouveau rôle. Au niveau de la casserole d'hélice, tout se complique ; il faut tout d'abord trouver dans le dit magasin le cône d'hélice d'un avion dont l'échelle est au moins du 1/32^e ou du 1/24^e... une fois terminé, un anneau incurvé en est extrait. Combiné à l'hélice originale (un peu affinée tout de même) et une plus petite casserole d'hélice, le tout forme cet imposant ensemble si caractéristique du V-1. Si lors de cette réalisation l'assemblage entre le fuselage et la nouvelle casserole d'hélice ne forme pas un ensemble fusé, le constructeur peut toujours arguer que plusieurs modèles ont été testés à cette époque et que tous n'étaient pas forcément connus... Attention de bien rajouter la colerette de refroidissement

sous le moteur. On l'obtient facilement en juxtaposant de fins carrés de carte plastique à l'endroit adéquat.

L'immatriculation : D-OPZE est civile, il n'y a donc pas de croix de fuselages ou d'ailes. L'emblème national, la swastika est peinte sur la dérive et s'inscrit dans un macaron blanc que coiffe une bande rouge vif. Cette immatriculation figure aussi sur l'intrados de l'aile. Le prototype ne porte ce code d'identification que dans la première phase des essais, par la suite il change pour une immatriculation militaire : FO+LY.

Lors des séances d'essais courant 1939, le pilote attitré de l'écurie Focke-Wulf, Hans Sander, fait l'amère découverte des problèmes de surchauffe du moteur BMW 139. Quand la température à l'intérieur du cockpit dépasse 50°C et que ses pieds le brûlent, il poursuit la démonstration pour ne pas donner une mauvaise image de son pur-sang. Le RLM comprend l'intérêt stratégique d'un chasseur de masse avec moteur en étoile au moment où l'industrie peine à produire les moteurs en ligne déjà abondamment consommés par les Me 109, Me 110 et autres appareils. De nombreux essais et une laborieuse mise au point viennent à bout des maladies de jeunesse du futur chasseur qui succéderait au Me 109. La guerre en décide autrement et le Fw 190 accompagne son aîné tout au long de la guerre. Il est communément admis aujourd'hui dans un camp comme dans l'autre que cet avion exceptionnel est le chasseur à hélice le plus abouti de toute la guerre.