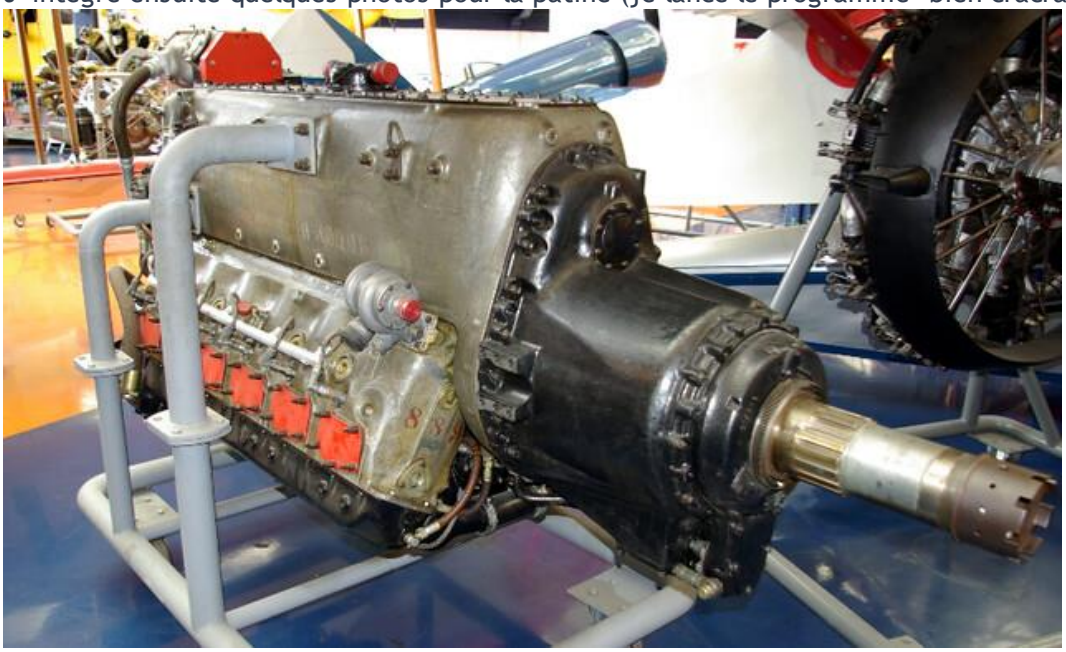
DORNIER

Alors je teste les nouvelles technologies....

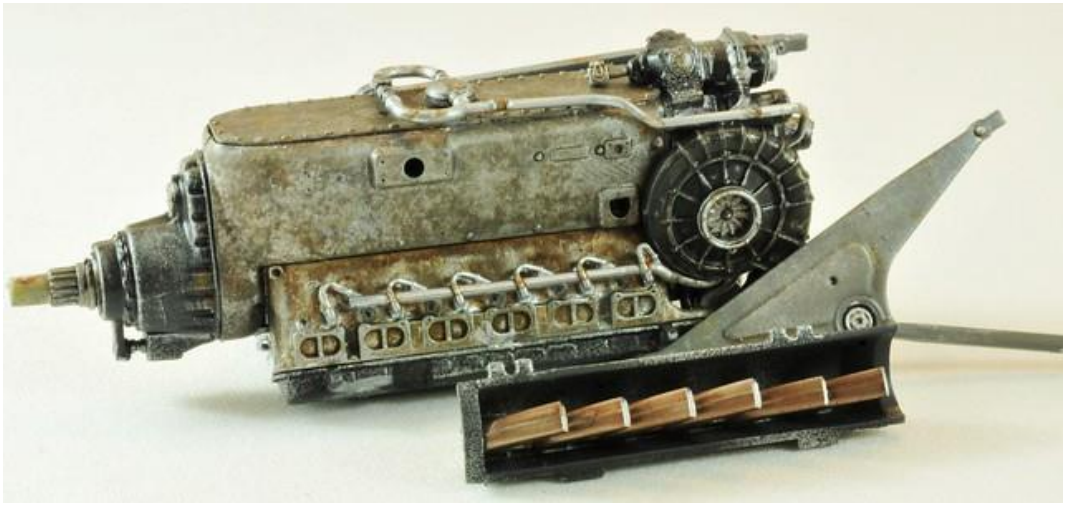
Je rentre dans l´imprimante 3D le fichier CATIA au complet.

J´intègre ensuite quelques photos pour la patine (je lance le programme "bien cracra")

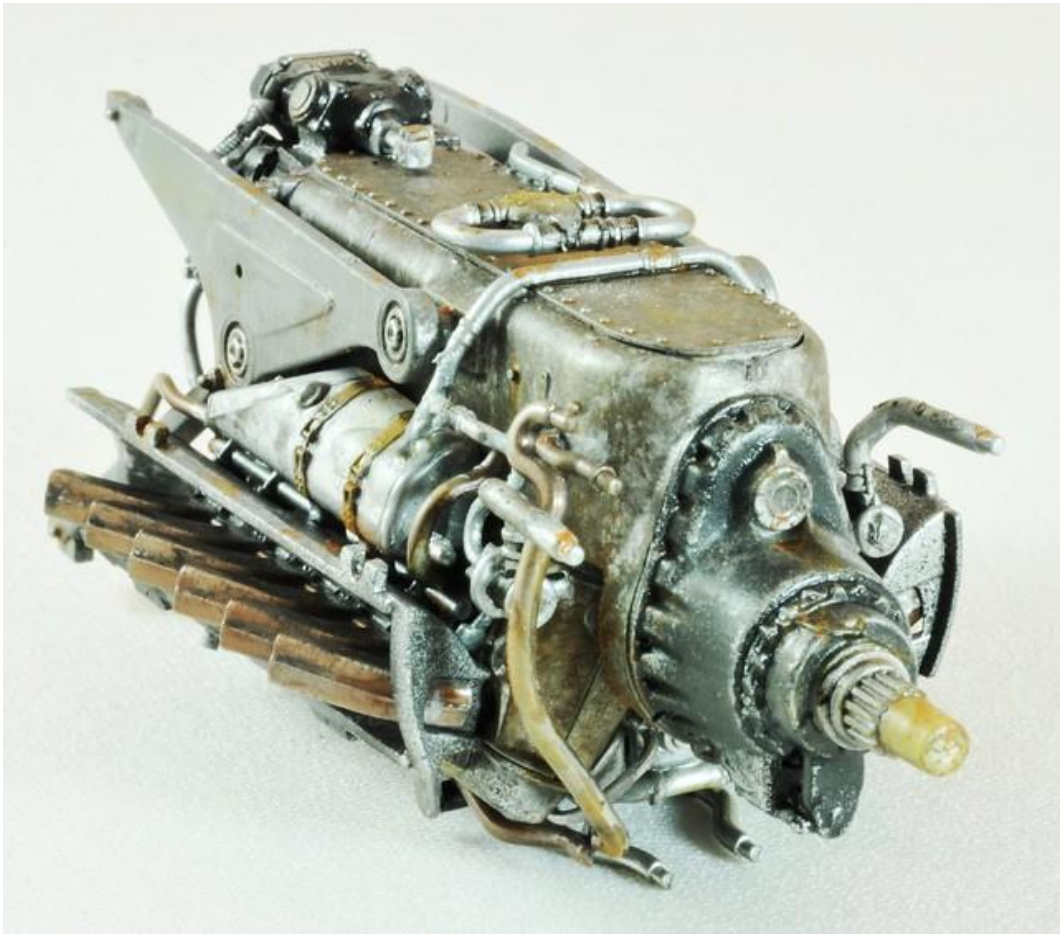


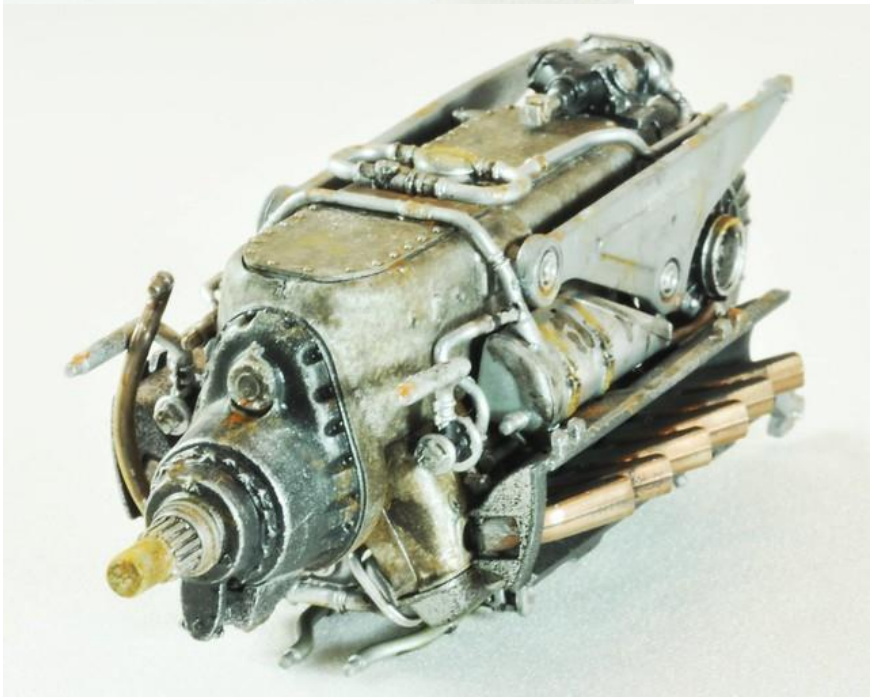
On choisit l´échelle, et après une petite soirée de modélisation on obtient déjà un truc avec des pistons

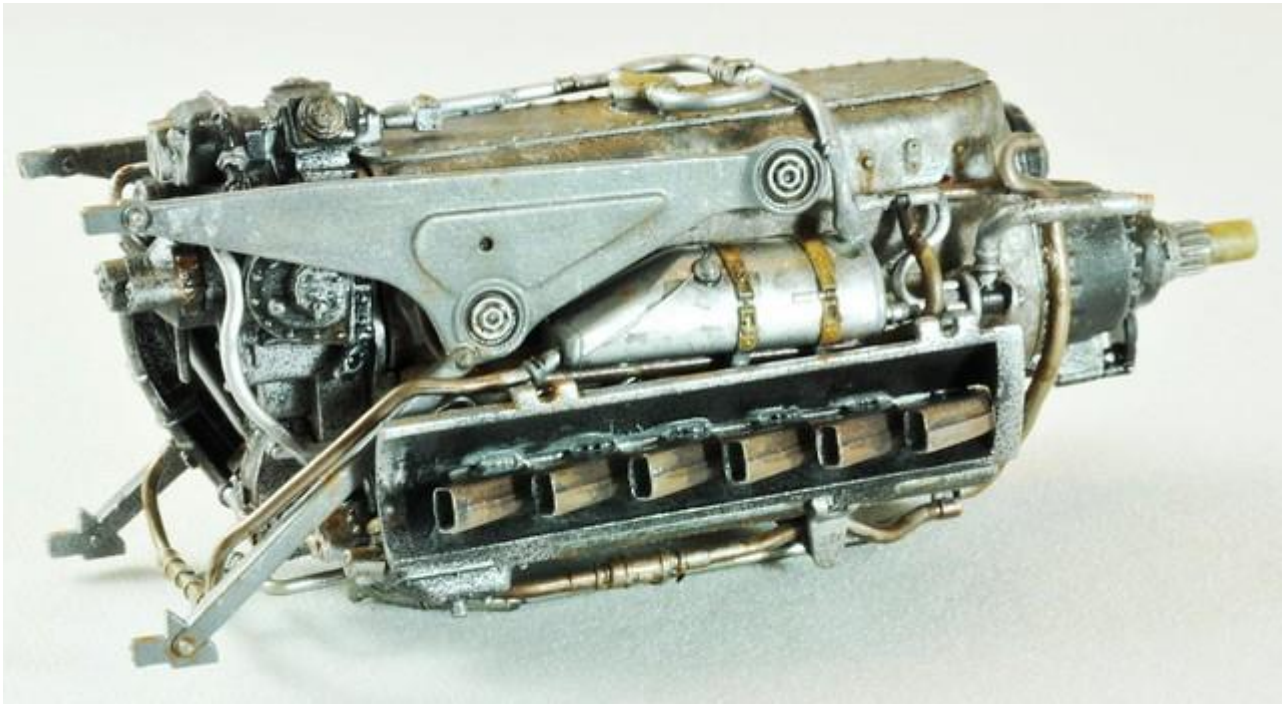
Encore quelques minutes et compresseur et échappements sont rajoutés

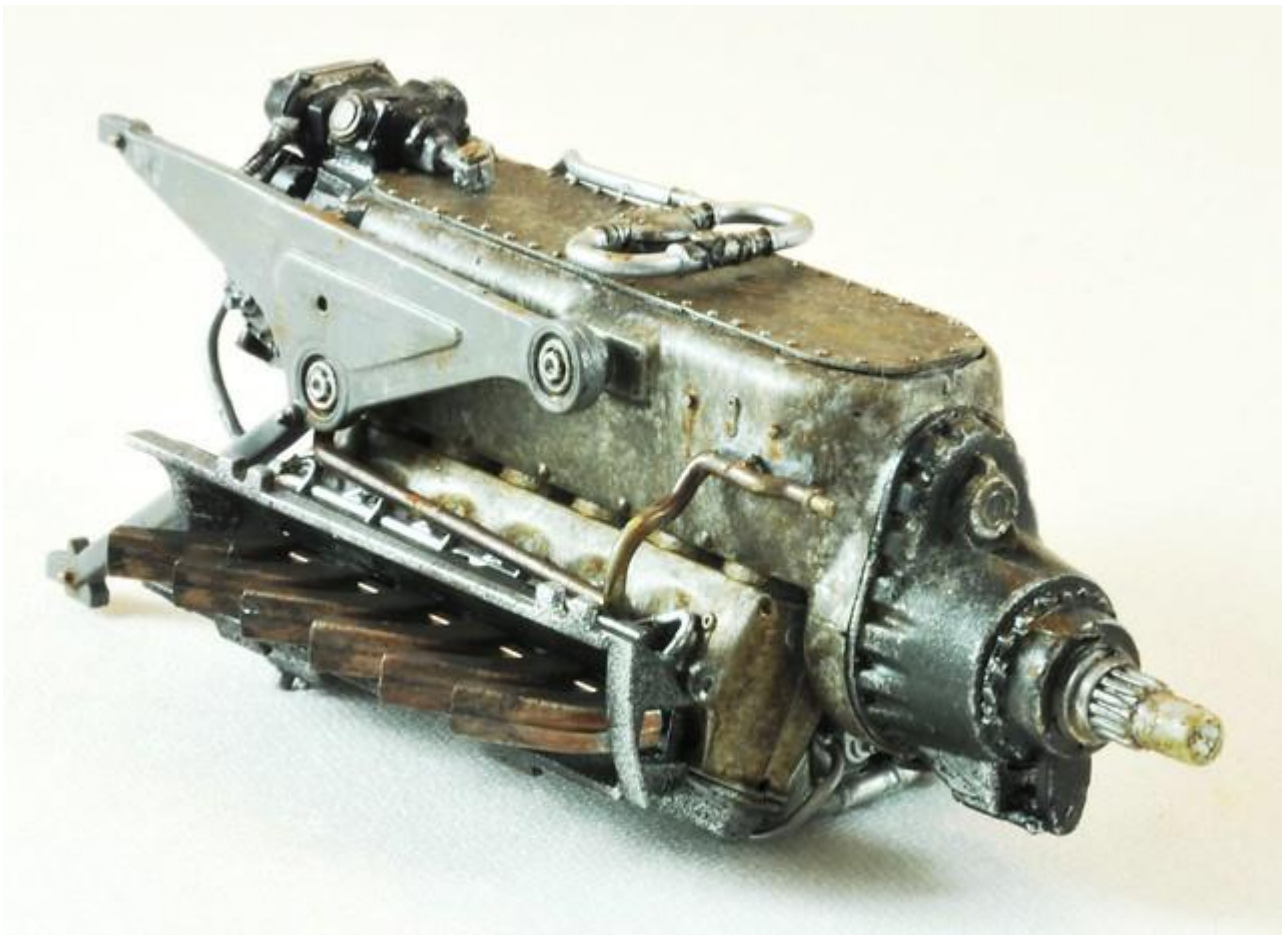


Encore un petit moment est le DB 603 est terminé.









Un vrai truc de feignasse...pour sûr!

J´avance sur c´te maquette, faut pas croire, doucement mais j´avance...mais y a pas grand chose à montrer vu que je suis en plein pré-patinois laque cheveux /Proxon brosse métallique (modèle déposé).

En parallèle je continue mes recherches pseudo-historique sur le modèle en train d´être monté, à savoir le prototype V10 du Dornier Do-335.

Pourquoi celui-là ... car il a atterri dans mon jardin ou du moins pas très loin.

Je m´explique :
Le Do-335 V10 (W.Nr. 230010, CP+UK) était le prototype de la version Do-335 A-6 de chasse de nuit. Il a volé pour la première fois à Diepensee le 24 janvier 1945 sans ses équipements radar. Certaines illustrations montrent des versions de chasse de nuit avec un deuxième habitacle surélevé comme sur le A-12 mais en fait l'habitacle de l'opérateur radar n'était pas proéminent et ces illustrations sont fausses.
Peu après son premier vol, le Do-335 V10 fut transféré au centre de Wemeuchen, pour effectuer le reste des essais. Avec l'approche des Soviétiques, il fut évacué à Stade, au Sud Est de Hambourg, où il devait recevoir le radar FuG 218, ou plus exactement l´unique exemplaire du FuG 218 G/R à émetteur de 30kW.

C´est là que j´interviens (Taddddaaa!) car j´habite dans le coin, ma voiture étant par exemple immatriculée à Stade dont je dépens administrativement.

Par la suite, le V10 fut probablement assigné à l'unité I./NJG 3 de la Luftwaffe toujours à Stade. Le petit site suivant permet de comprendre le nombre de Halifax et Lancaster plantés dans la région à cette période.
http://cieldegloire.com/njg_003.php
Dornier avait promis que vers la fin mars 1945 une série de 50 Do-335 A-6 seraient rassemblés chez Heinkel à Oranienburg et équipés du radar FuG 220D. Heinkel se focalisant sur la production de He-162 il n´en fut rien.

La construction de l´aérodrome de Stade (Fliegerhorst Stade) commenca au printemps 1935, déguisé comme projet civil. Les premiers occupants sont arrivés dès octobre 1935 quand les premiers élèves pilotes du Fliegerersatzabteilung 47 commencèrent leurs cours. La première utilisation était celle d'une école de pilotage pour multimoteur en 1936 et une deuxième unité de formation arriva à l'aérodrome en 1937 depuis Ludwigslust, apportant leurs appareils Focke-Wulf Fw56, Fw58, Junkers Ju52, Ju86 et Dornier Do17. En 1939 un nouveau grand hangar et la première piste concrète (Startbahn II) furent construits.
Après le début de la guerre en 1939, les unités de formation furent retirées à l'est de Brandebourg. En novembre, elles furent remplacées par des appareils de chasse de nuit qui ne devaient rester que quelques semaines.
En avril 1940, les avions de transport aérien remplis de parachutistes et de troupes de montagne s´envolèrent de Stade pour commencer l´invasion de la Norvège.
En 1941, les chasseurs de nuit du groupe II./NJG1 furent postés sur l´aérodrome, faisant de Stade un élément important de la défense contre les bombardiers stratégiques alliés (Stade est placé sur l`Elbe, repère et route toute tracée direction Hambourg). Malgré plusieurs changements d´escadrille, Stade aura toujours un important contingent d´appareil de chasse nocturne. C'est au cours de cette période que la deuxième piste (Startbahn III) fut construite. La construction de la piste nordique ("Startbahn I ") fut commencée, mais pour des raisons inconnues ne fut jamais terminée.

L´aérodrome fut, à partir du 22 Avril 1944 copieusement et régulièrement bombardé.

Le 18 avril 1945 tous les avions pilotables furent convoyés à Uetersen, le reste et les équipements restant furent détruits. L´occupation des lieux par les Anglais à partir du 1er mai 1945 laissa néanmoins une grosse surprise : en raison de l'avance rapide des Soviétiques, le commandant de la E-stelle (Erprobungsstelle ou « unité d'évaluation ») de Werneuchen) évacua une grande partie de son matériel à Stade.
En conséquence, les Anglais découvrirent notamment, outre le Do-335 qui m´interresse, un prototype camouflé et inachevé de Ju-248 V.1 (version évoluée du Me163) sur l'aérodrome.

Outre un reste de BF109, une carcasse de Do335 biplace d´entrainement, retrouvée à Stade par les anglais en Aout 1946. Point de V10 donc celui-ci devait comporter un poste non proéminent pour l´opérateur radar à la place du réservoir central.

En plus de FW190, He111 et quantité de Ju88 de chasse de nuit, une partie de Me262 y furent retrouvés

La tour de contrôle restante en Septembre 1946

Je suis quasi sûr d´avoir déjà été dans ce bâtiment transformé en studio photo.

De nos jours le terrain fait partie d´Airbus Gmbh et Stade est spécialisé dans les réalisations en fibre de carbone et fabrique en particulier l´ensemble des dérives de la gamme Airbus.

Notez la proximité de l´Elbe.

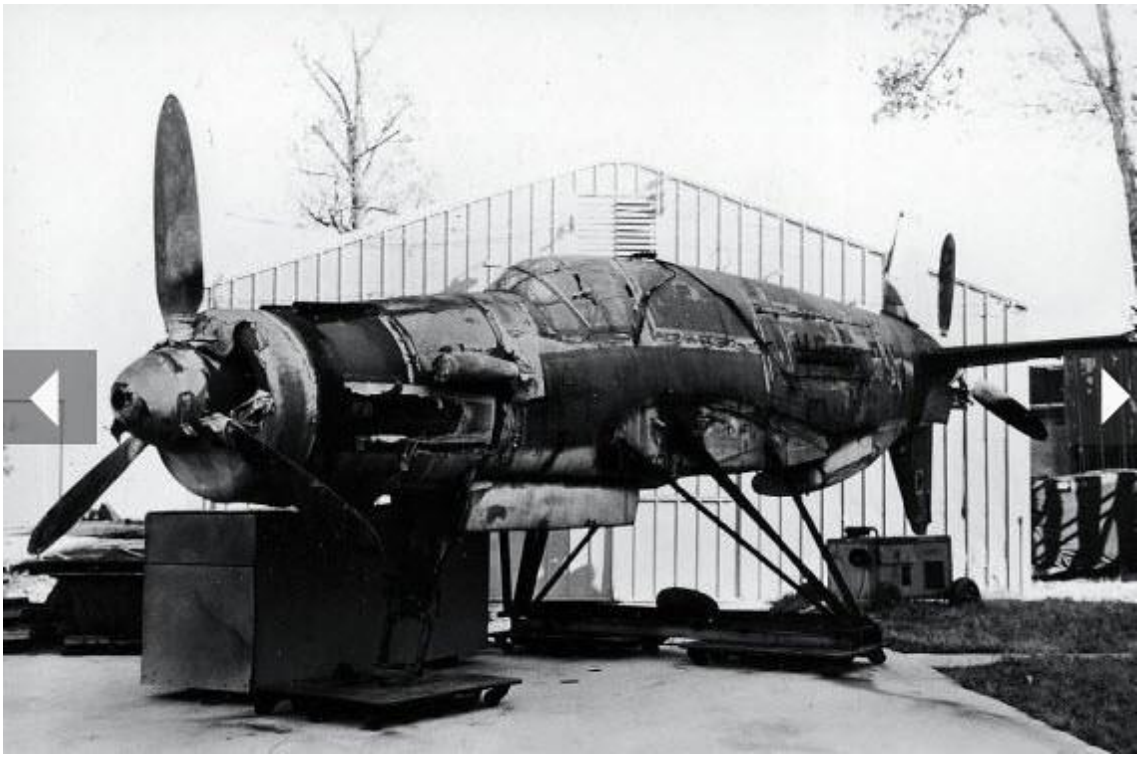
Celles-ci sont acheminées par camion et bateau jusqu´à Finkenwerde distant d´une trentaine de kilomètres, pour être montées sur place, pour une partie des modèles, où prendre un Beluga pour être livrées et montées à Toulouse.

Paysage typique devant les chaumières locales.

Bon et si, avec tout ca, je n´ai pas trouvé une excuse suffisante pour monter le Do-335 de Zoukei Mura je ne sais pas ce qu´il vous faut !!!!!!

Le but va être de faire un petit mélange de ça

mâtiné de ca



Ca ne va pas être du tout propre

Pour cela j´entame l´usure accélérée.

Une couche d´alu Alclad sur une bonne partie des pièces. Une pulvérisation de la couleur plus foncée, vert cockpit, noir etc, un petit coup de laque à cheveux puis on pulvérise un couche de la même couleur en plus clair (sky et gris foncée par exemple)

Ensuite on sort l´artillerie euh la Proxon équiper de sa brosse métallique et l´on passe le tout sur les endroits à user. Une première application fait apparaître la couleur plus foncée, si l´insiste plus on fait apparaître l´alu.

C´est parfois grossier mais on pourra toujours rattraper par une pulvérisation supplémentaire et par les jus á venir. Le résultat n´est pas évident a faire ressortir en photo en tout cas...c´est le début!

Je vais pouvoir m´attaquer à la tuyauterie.

Pour les couleurs c´est toujours un peu compliqué alors je me retape les recherches faites pour la Horten.

Oui mais là, la couleur de la tuyauterie est clairement pédagogique

Rapidement, avec mon allemand moisi, pour résumé les couleurs entre les liens en russe et les documents en allemand :

Rouge : danger, prévention
Rouge complet : extincteurs
Rouge bague jaune : coupure carburant
Rouge bague bleu : bateau de sauvetage (systeme de gonflage sans doute !)

Bleu pale, eau et liquide de refroidissement
Bleu pale complet : eau
Bleu pale, bague blanche : glycol
Bleu pale, bague rouge . vapeur

Bleu foncé, air et oxygène
Bleu foncé complet, air, aspiré ou refroidissement
Bleu foncé, bague noir, contrôle de pression
Bleu foncé, bague bleu clair, ventilation de l´eau
Bleu foncé, bague bleu clair, blanche, bleu clair, ventilation du glycol
Bleu foncé, bague jaune, ventilation, alimentaion en air du carburant
Bleu foncé, bague marron, ventilation, alimentaion en air du lubrifiant
Bleu foncé, bague rouge, air pressurisé a plus de 10 atm.
Bleu foncé, bague blanche, air pressurisé a moins de 10 atm.
Bleu foncé, bague blanche, bleu foncé, blanche, oxygène
Bleu foncé, bague blanche, bleu clair, ventilation du liquide de l´hélice (??)

Jaune, carburant

Marron, lubrifiant et huile

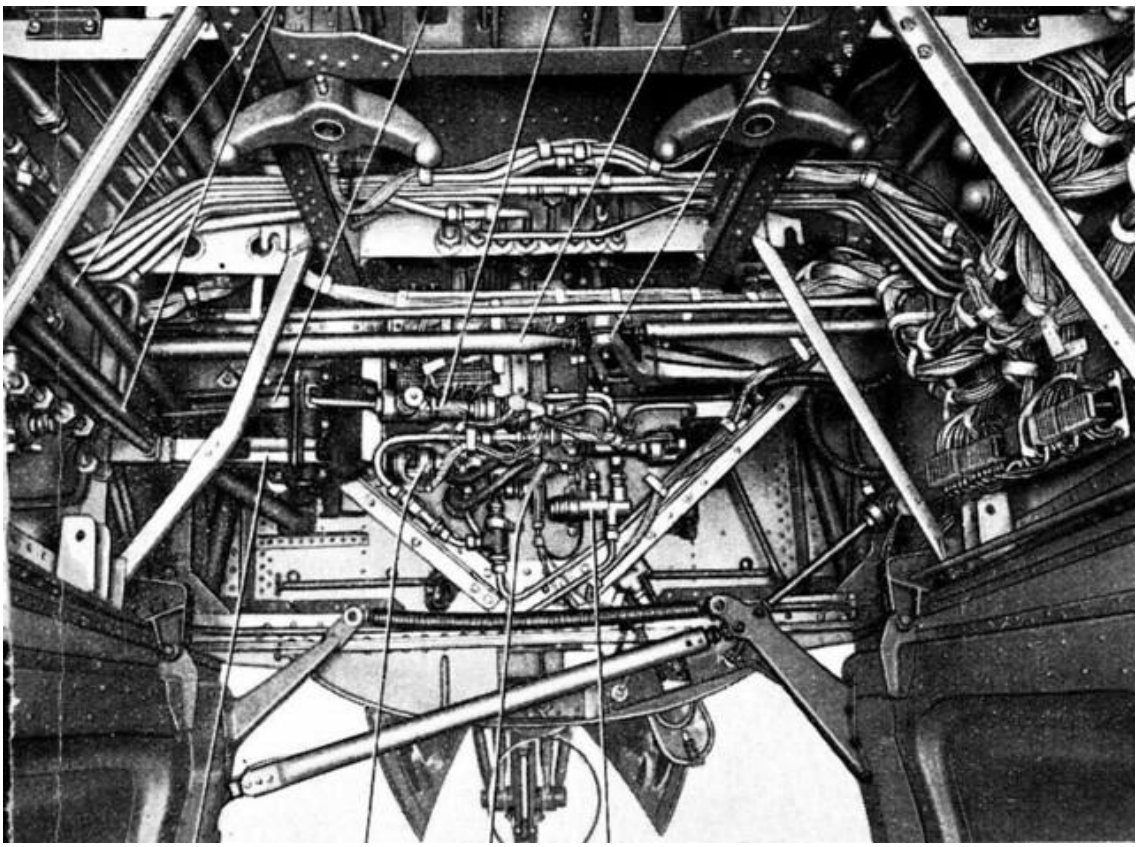
Marron complet, huile pour lubrification
Marron, bague rouge, huile, systeme hydraulique

Noir, gaz d´échappement
Noir complet, gaz d´echappement
Noir, bague blanche, dérivation pour chauffage

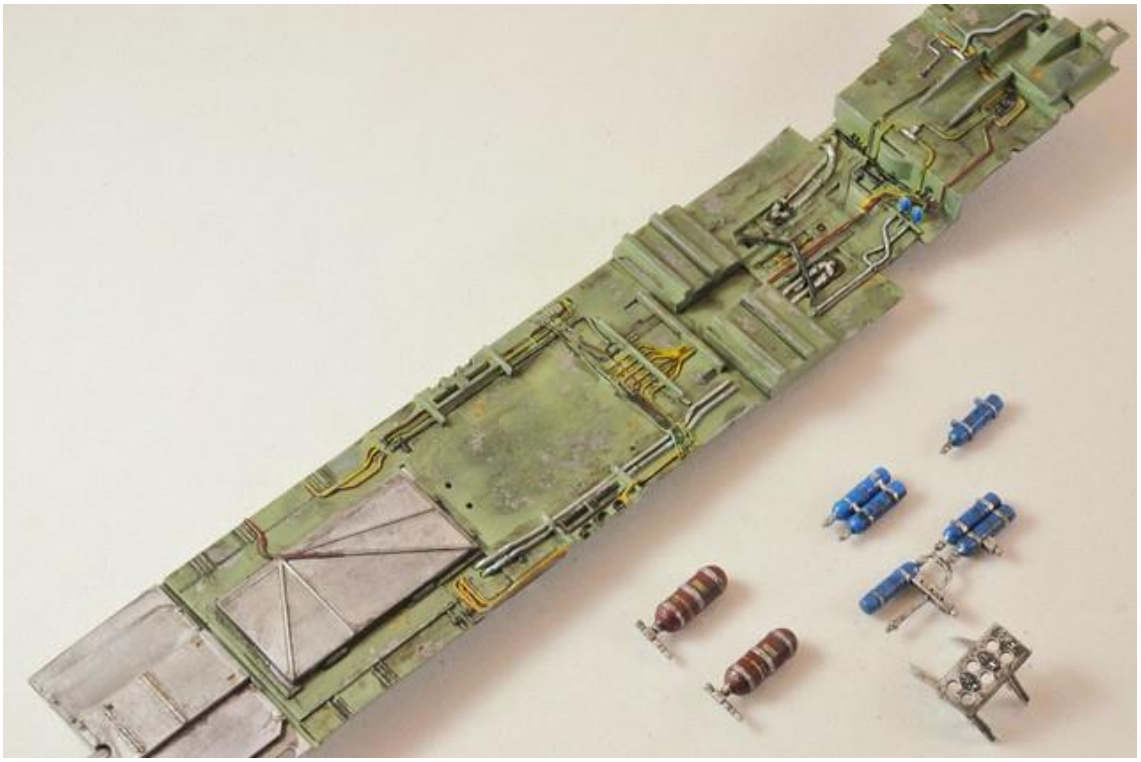
Blanc, dégivrage
Blanc, bague bleu foncé, dégivrage, air comprimé
Blanc, bague noir, dégivrage air chaud
Blanc, bague bleu clair, dégivrage hélice
Blanc bague jaune, dégivrage carburateur

M´enfin c´est ce que je comprends!!!

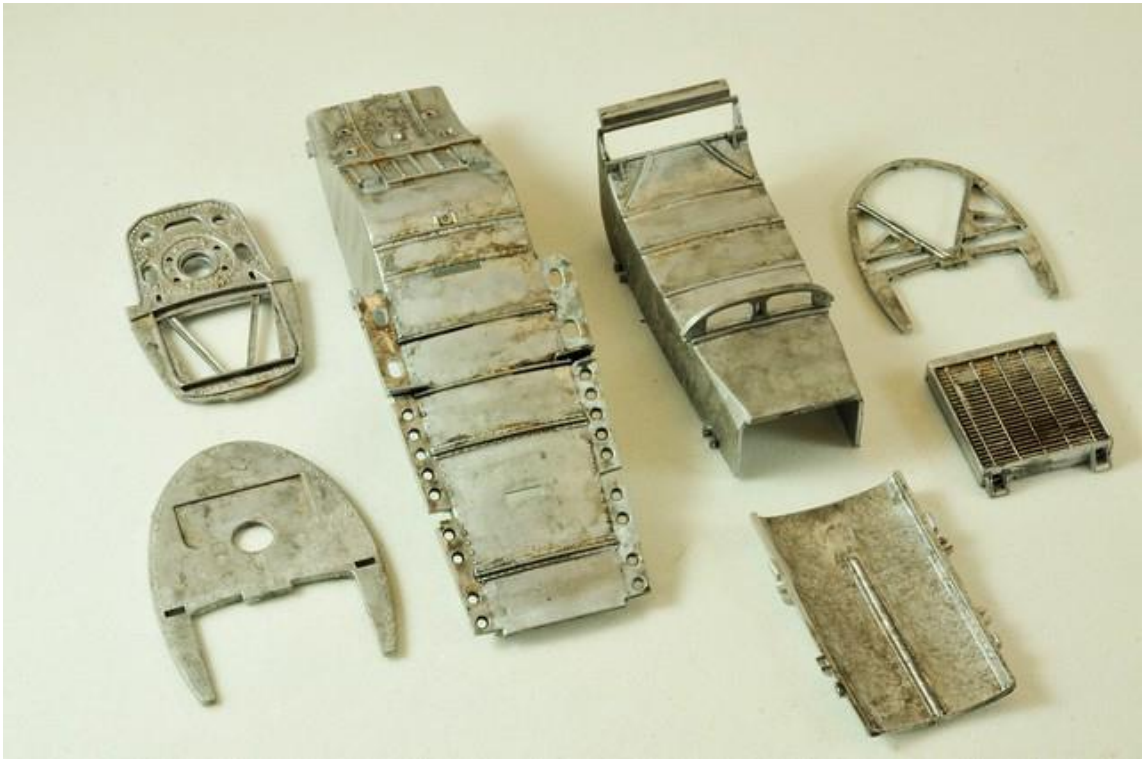
C´est assez amusant d´essayer de comprendre ou se raccorde c te tuyauterie.
Disons le tout net ce n´est pas les documents d´époque qui aideront a bien comprendre les couleurs du puit avant par exemple....



Alors on fait ce que l´on peut par rapport au plancher du cockpit et à sa face inférieure

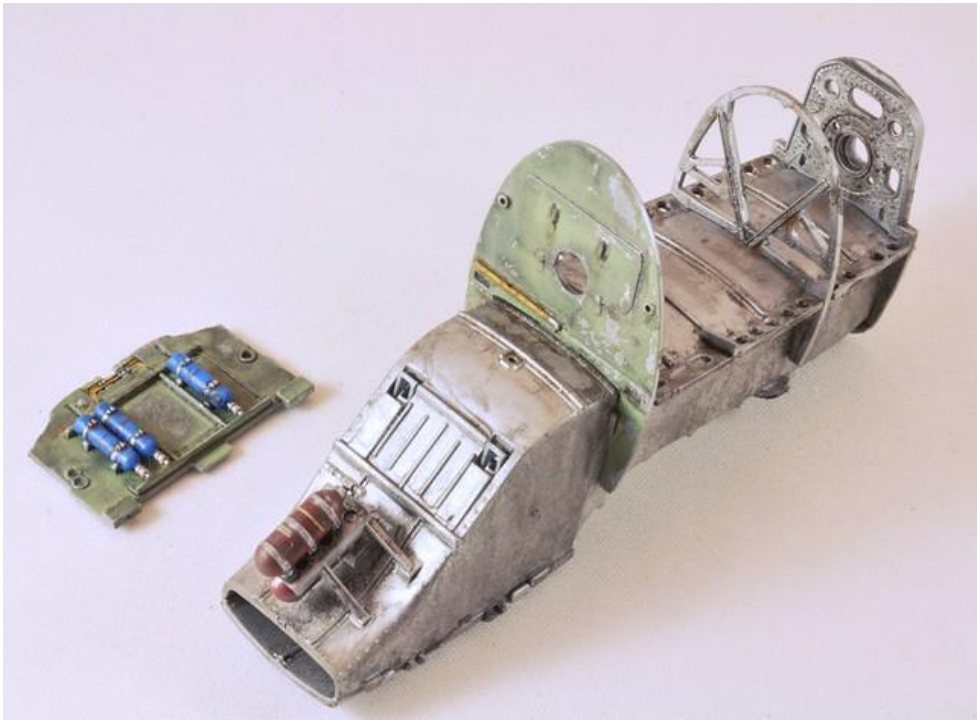


Il va y avoir un paquet de bonbonnes d´air comprimé et d´extincteur disséminés un peu partout dans le fuselage de l´avion....celles dans les ailes sont en cours.

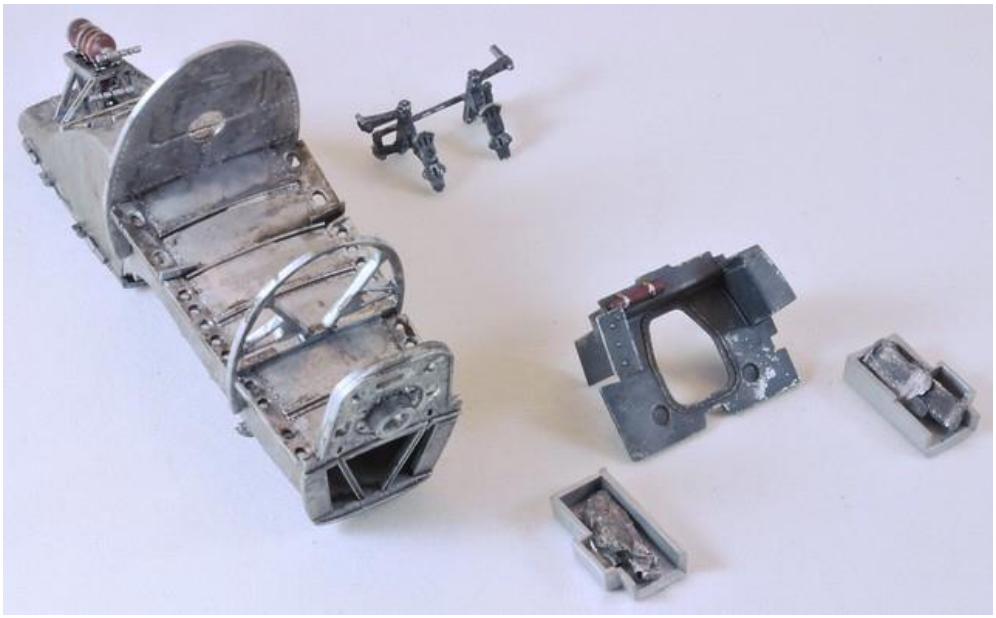


Pour me changer des couleurs, je passe au monochrome avec la veine de l´entrée d´air arrière. Oui , oui c´est cradas.

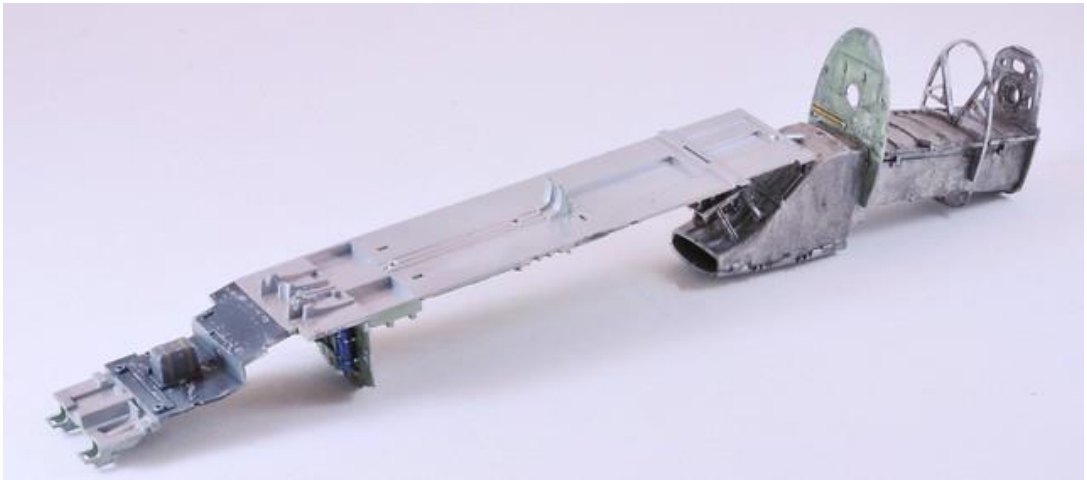
On assemble le tout, sans problème malgré la complexité des formes.



On s´attaque ensuite au palonnier et au support des deux canons de 20mm de capot. Je tente de remplir les casiers à munition avec un maximum de plombs, l´un des rares endroits ou lester.



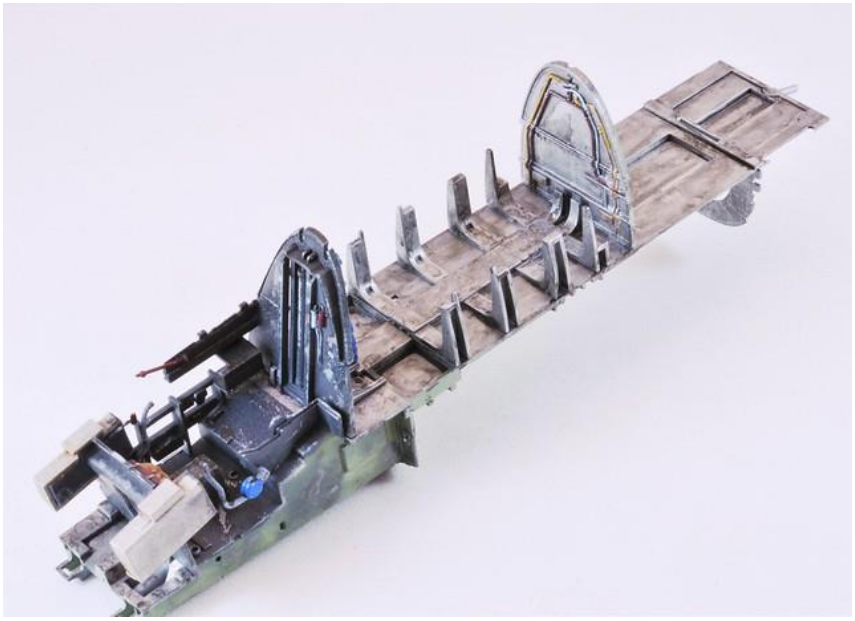
Ensuite je teste rapidement pour voir la longueur totale du zozio entre le cockpit et l ´hélice arrière. Ca va encore être la plaie à faire rentrer dans la cabine de peinture et dans la box photo une fois avancé ce machin!!!!



Notez en passant la différence entre l´alu cradé et celui brut de pschlittage !

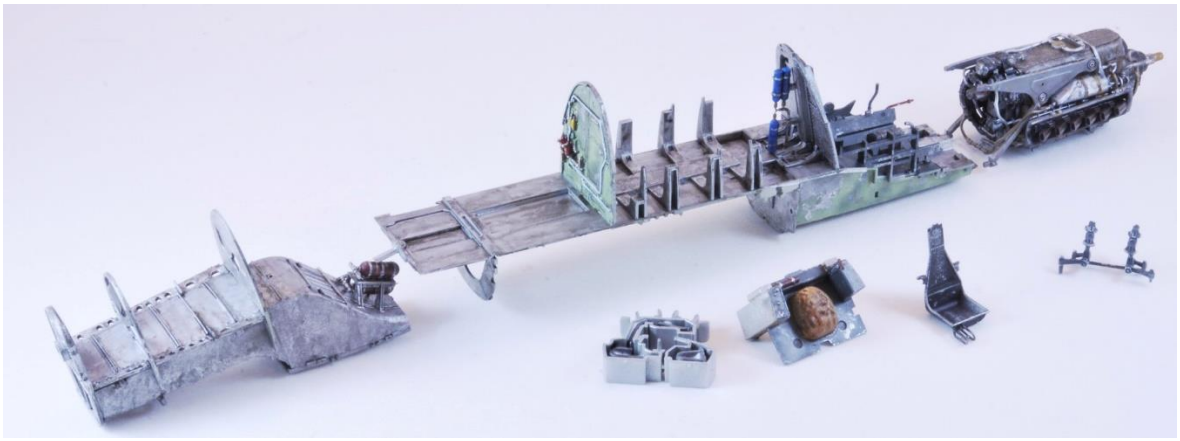
On continue en cradant l´alu, on s´attaque à la tuyauterie présente sur les parois, et on entame les bouteilles d´air comprimé qui seront plus tard planquées entre les réservoirs d´huile et celui d´essence.

L´espéce de patatoide devant le cockpit est le sac de récupération des douilles de l´armement, pas évident de rendre le tissu...je vais sans doute revoir ça!!!!



Pour éviter une éventuelle future turgescence non désirée, on truffe chaque millimètre de libre et de planqué de plombs, dans les caissons de munition de 20mm, le châssis du 30mm, les réservoirs d´huile etc etc

Sous le bidon c´est un sacré fouillis de câbles et tuyauterie en tout genre.....il faut s´y retrouver pour ne pas peindre n´importe quoi.

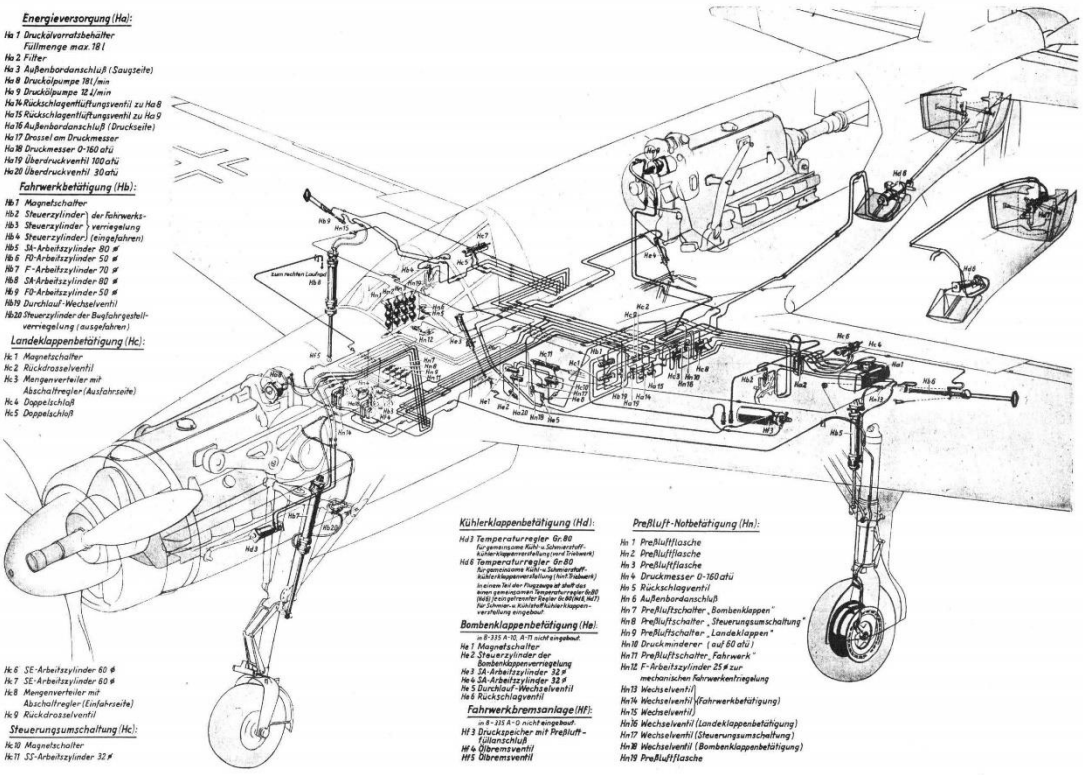


Ça commence à ressembler à un Do335 (si si)

J´entame juste le siège éjectable et le deuxième moteur.

La cathédrale, vu la tuyauterie omniprésente va être en pur gothique flamboyant.

Pour l´électricité c´est simple, il n´y a qu´à suivre le plan

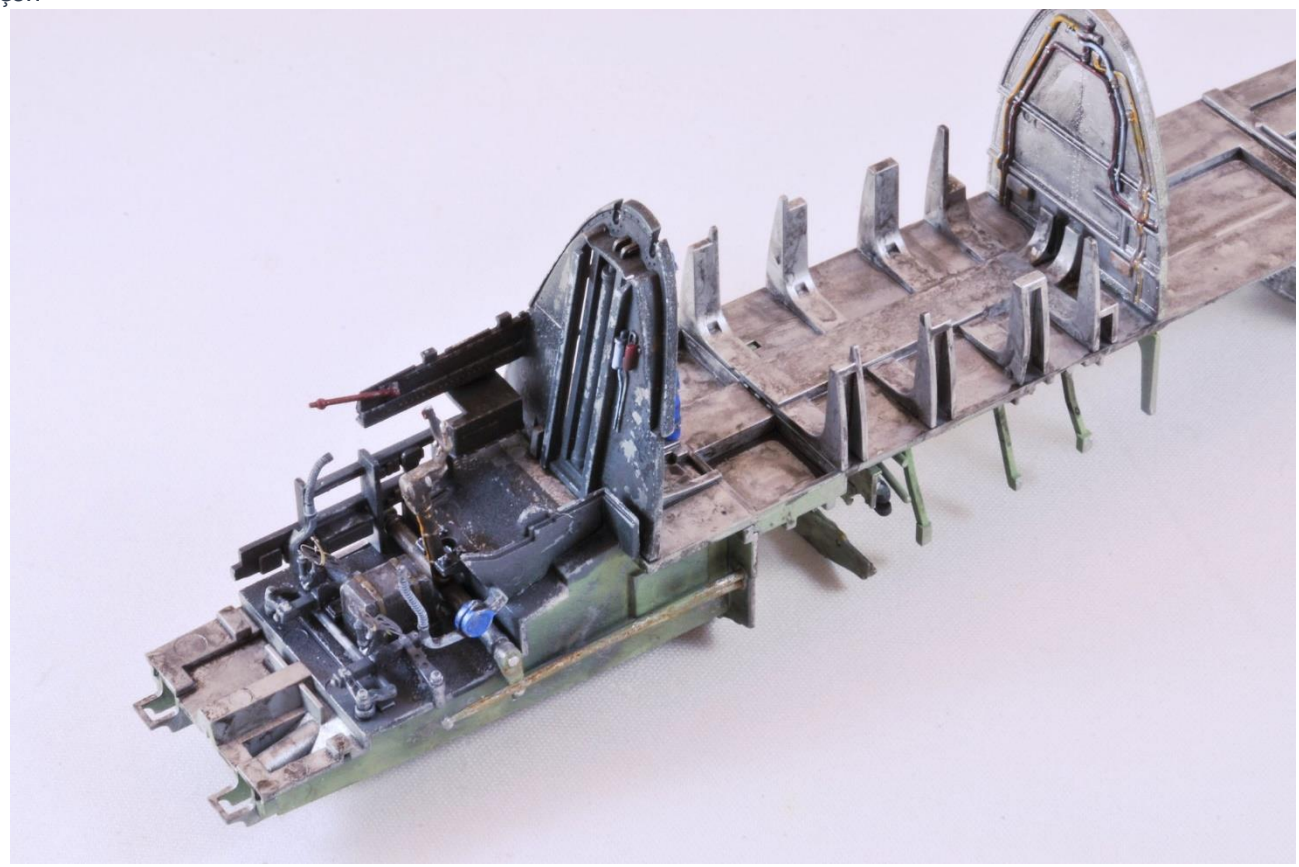


Le dernier Do335, on en sera pas loin. Pour une fois que je tente de ne pas faire QUE du nawak historiquement, je vais tenter de reproduire le Do335 V10 fuyant Berlin et les russes pour atterrir (pas loin) a Stade a u printemps 1945. Le Do335V-10 porta l´immatriculation CP+UK et le numéro d´usine 230010.
Le but à l´époque étant de le transformer en exemplaire de chasse de nuit en remplaçant le réservoir central par un plus petit et utiliser la place créée pour insérer un pauvre radariste. Le tout aurait porté la dénomination Do-335 A-6.
Je monterai en sorte le démontage

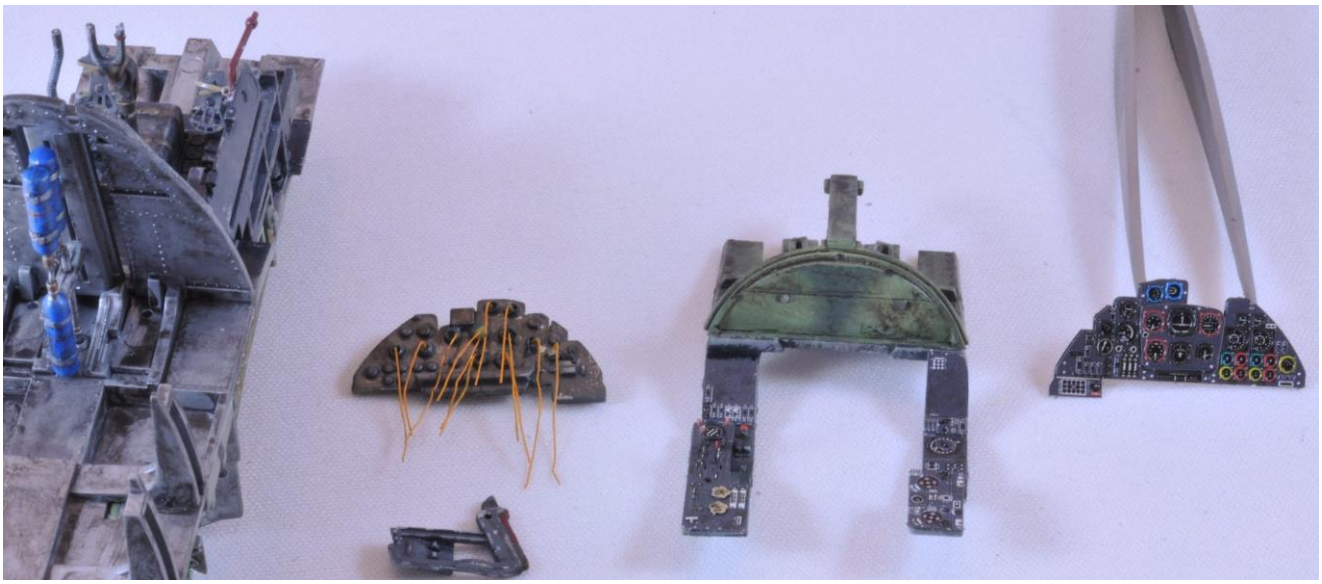
Vais encore passer plus de temps sur l´atelier que sur l´avion lui-même, je le sens !!!!!

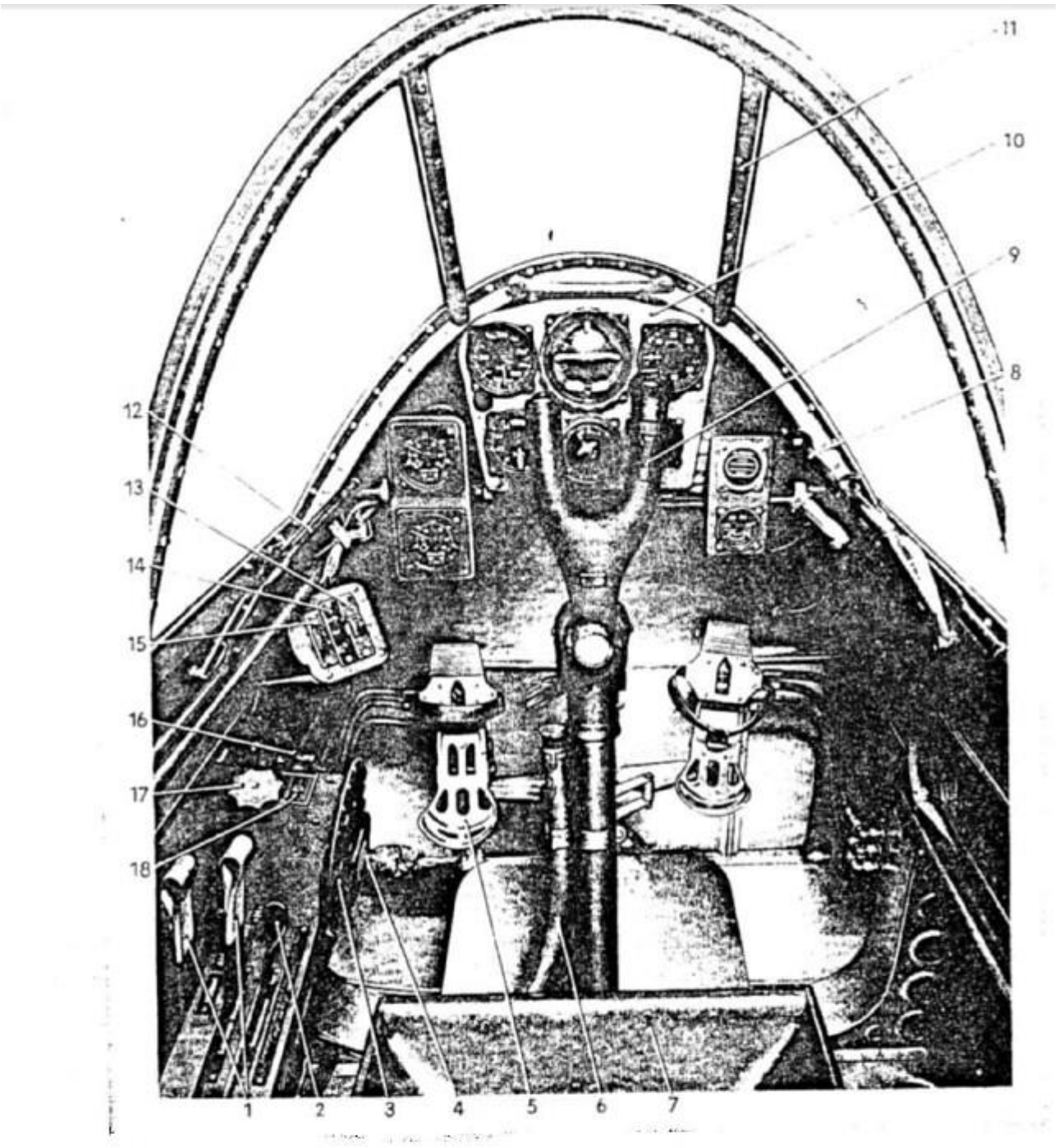
On continue avec le cockpit. C´est un vrai plaisir de prendre son temps pour avoir un truc qui ressemble à l´original.

J´ai refait les pédales du palonnier avec leurs sangles juste pour le fun, chose que l´on ne verra plus de toute façon



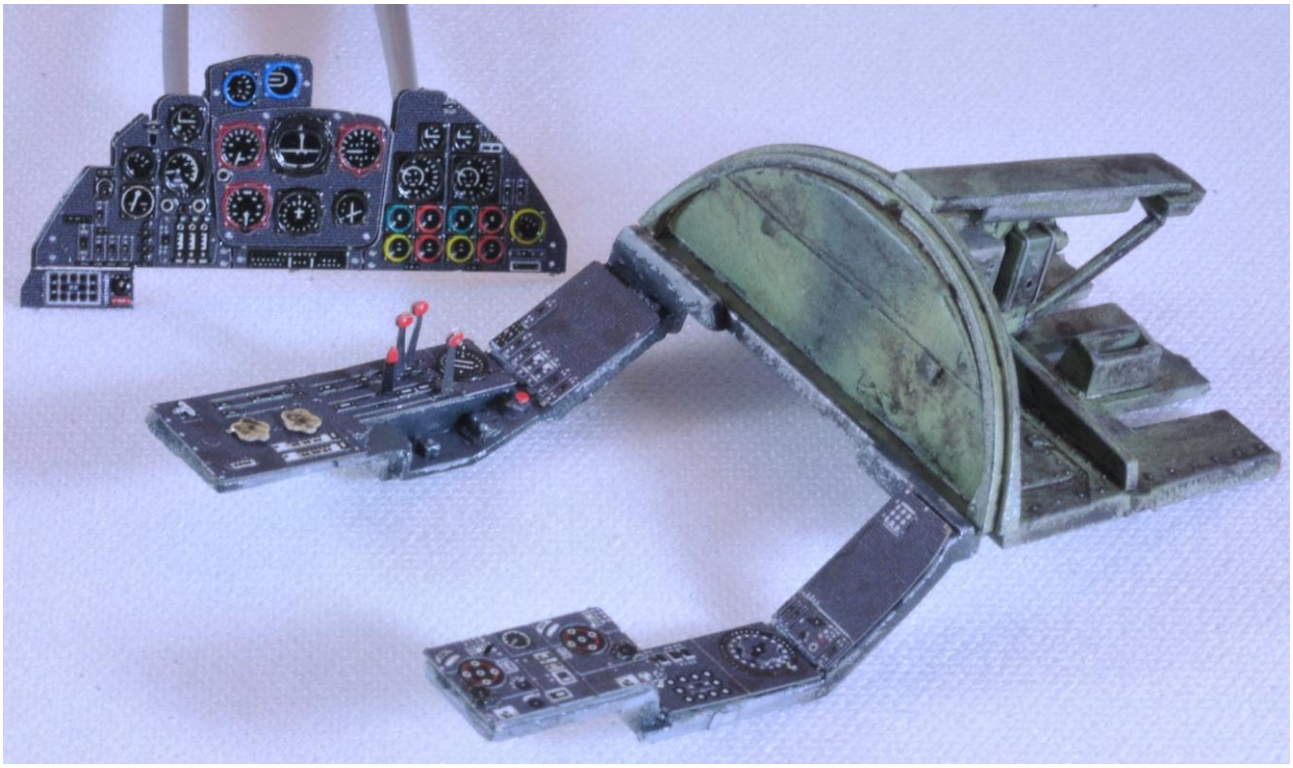
Le gros du boulot est sur le cockpit proprement dit. ZM fournis la possibilité de masquer et de peindre un tableau de bord transparent puis d´y coller les cadrans en décalcomanie. Reste a peindre les pourtours des cadrans et refaites quelques manettes en étiré et reste de photodécoupe.





1 Leistungsregelhebel
2 Hebelbremse
3 Höhentrimmhandrad
4 Höhenatmer
5 Steuerpedal
6 Höhenatemschlauch
7 Führersitz
8 Dachabwurfhebel
9 Steuer-Doppelschwenkgriff
10 Blindfluggerätetafel
11 Führeraufbau
12 Dachschließhebel
13 Fahrwerkschalter
14 Landeklappenschalter
15 Wahlschalter für Landeklappenbetätigung (Lehrer-Schüler)
16 Quertrimmhandrad
17 Seitentrimmhandrad
18 Trimmanzeige

J´ai sacrifié le pauvre tableau de bord en injecté en le ponçant a mort puis en perçant les câblages arrière.



C´est satanés manettes ont été fabriquées par fagot de trente, j´en ai constellé le mur, chemise, sol, avant enfin de pouvoir en placer quelques-unes correctement. Pour être véridique elles devraient toutes être alignées, poussée à fond, l´appareil étant au sol ....mais ça restera comme ça !!!!!

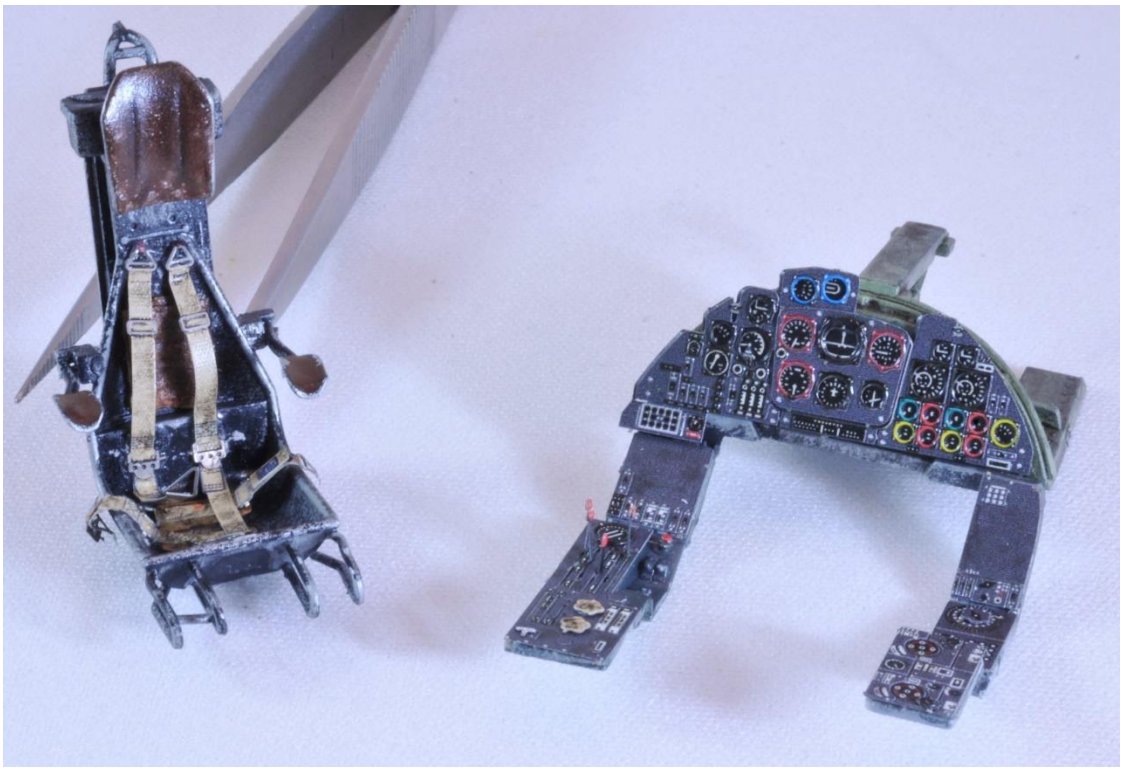
diese mit der Handkurbel durch Rückwärtsschwenken einklappen und die Kurbel an der Rückwand des Führerraumes verstauen. *(Abb. 4/13).*

Die Dachklappe ist nach dem Einstieg sorgfältig zu schließen mit dem Schließgriff (links). Die beiden Sicherungsknöpfe an den beiden Längsstreben sind auszuschalten und loszulassen. Sie steuern 2 Streben zur Sicherung des Dachabwurfes. Beim Zumachen Haltegestänge zusammenklappen.

1 Sitzanschluß
2 Kopfpolsterverstellung
3 Kopfpolster
4 Sitzgestell
5 Schultergurt
6 Armlehne
7 Schließgriff für Dachhaube
8 Fußrasten
9 Bauchgurt
10 Aufgeklappte Dachhaube
11 Haltegestänge
12 Schlüsselloch
13 Klappleiterkurbel
14 Klappnocken.

Abb.4:
Einstieg und Sitz

Même au 1/32 c´est pas grand au final...comptez pas sur moi pour refaire la même chose au 1/72.



Le tableau de bord est posé à blanc. Il s´installera une fois le cockpit fini.

On complète avec le siège. Il s´agit, avec le modèle équipant le He219, du premier siège éjectable de série de l´histoire, donc un peu de respect pour l´ancêtre. Les tests effectués après-guerre sur les appareils capturés démontrèrent que l´éjection était particulièrement voir trop violente pour le pilote.

J´ai refait le dossier en Kleenex imprégné pour le petit confort du pilote. Je crois que les petits coussins fessiers importés par les pilotes pour leurs vols longues durées furent très rapidement prohibés car incompatible avec une éjection du siège (pas mal d´accident avant d´en trouver l´origine)

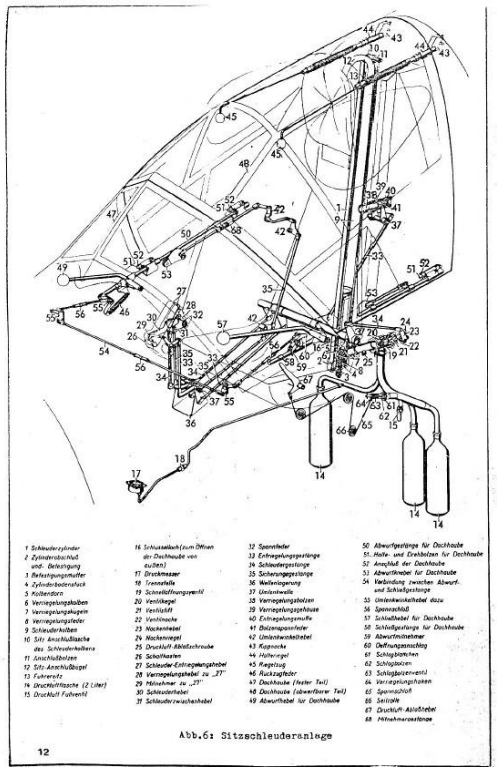


Abb.6: Sitzschleuderanlage

12

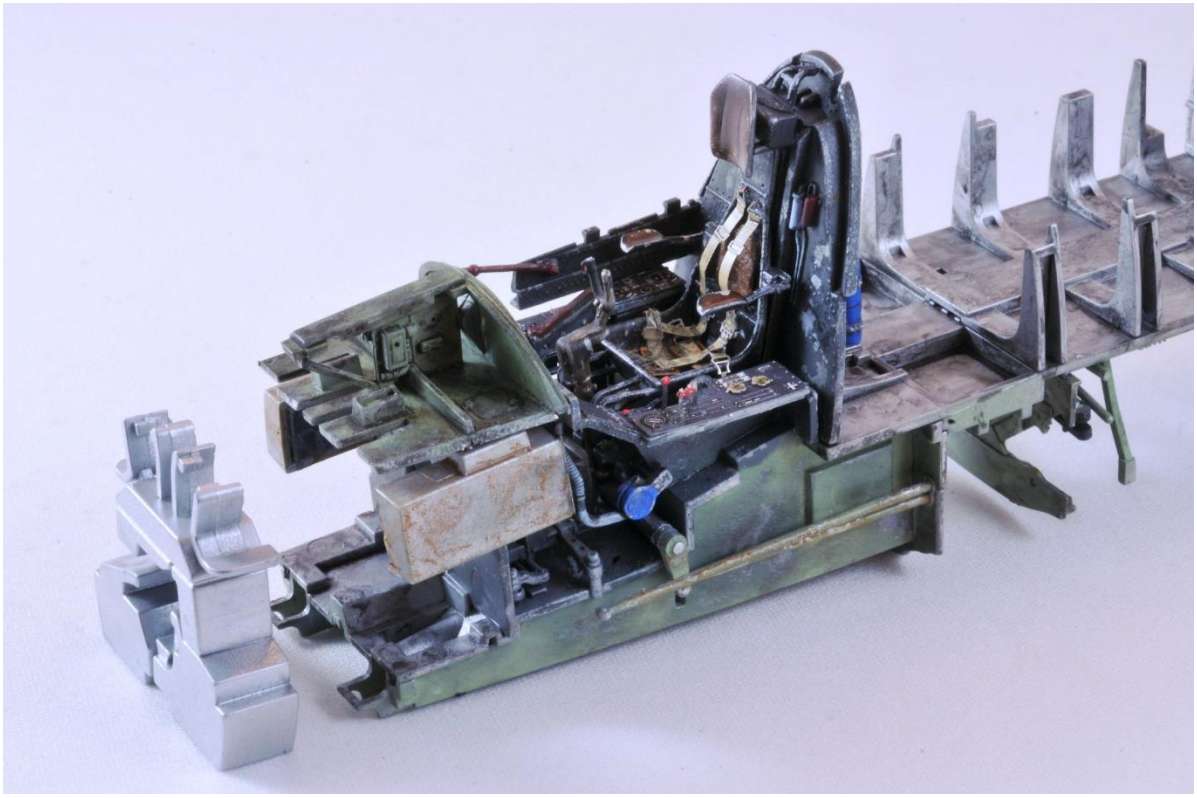
La procédure d´éjection du Do335 était particulièrement complexe ce que reflète la manette rouge à droite et qui est divisée en trois mécanismes, actionnant, la détonation des boulons explosifs de l´hélice arrière, l´éjection de la dérive puis celle du siège.

L´appui tête est d´origine métallique mais j´ai pris l´option tout cuir. J´hésite encore pour le petit napperon en dentelle.

J´ai paumé le petit tube métallique entres les papattes gauches lors de la photo. A refaire.

Le brelage est déjà collé...c´est ballot j´eusse pu le positionner sur l´appui tête...qui s´avère bien plus molletonner que le mien !!!! De même pour les appui-coudes relevés.

On met en place le cockpit puis l´on glisse le siège sur ses rails.



On place le support et les munitions pour les canons de 20mm de capots.
Je place les triangleries latérales pour les palonniers. Reste à les coller au palonnier proprement dit.

Restera á crader et mettre en place le châssis et les munitions du canons de 30 mm axial. Avec les plomb dans les trois casiers de munition cela commence a faire son poids.

Reste á s´occuper de la myriade de tuyaux et câble du bidon

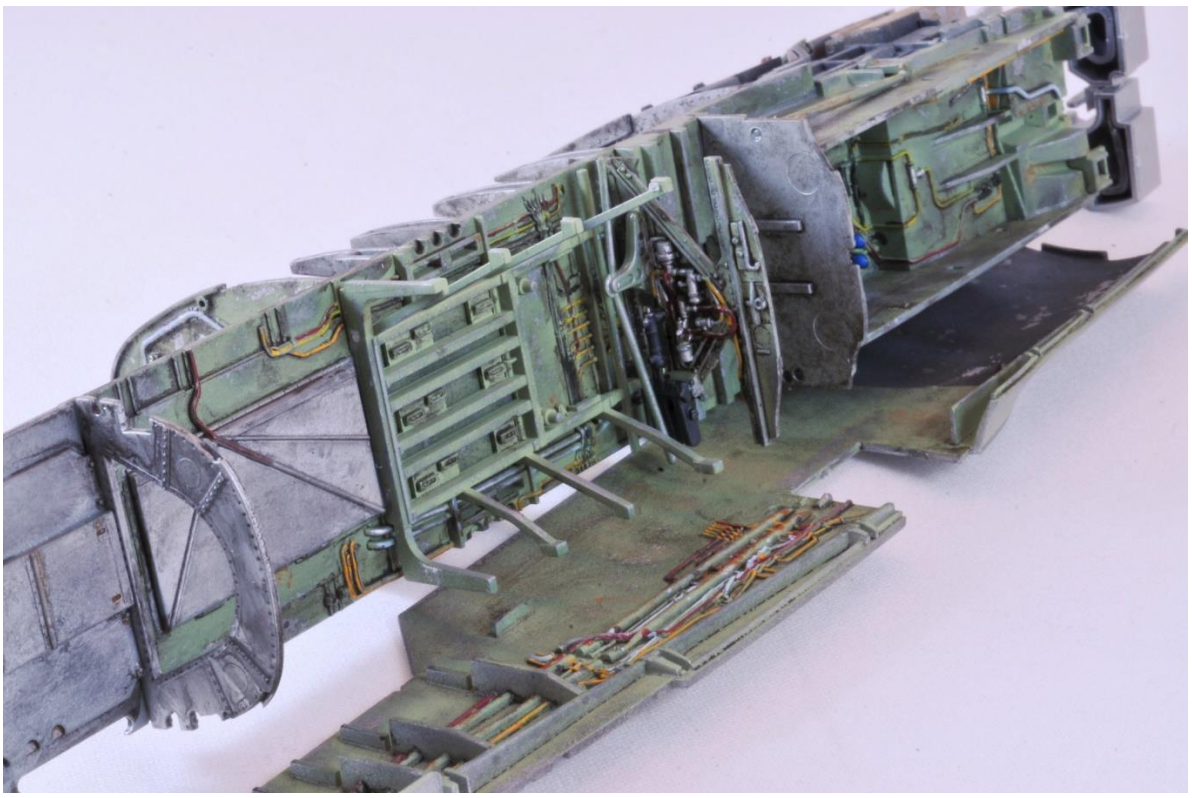
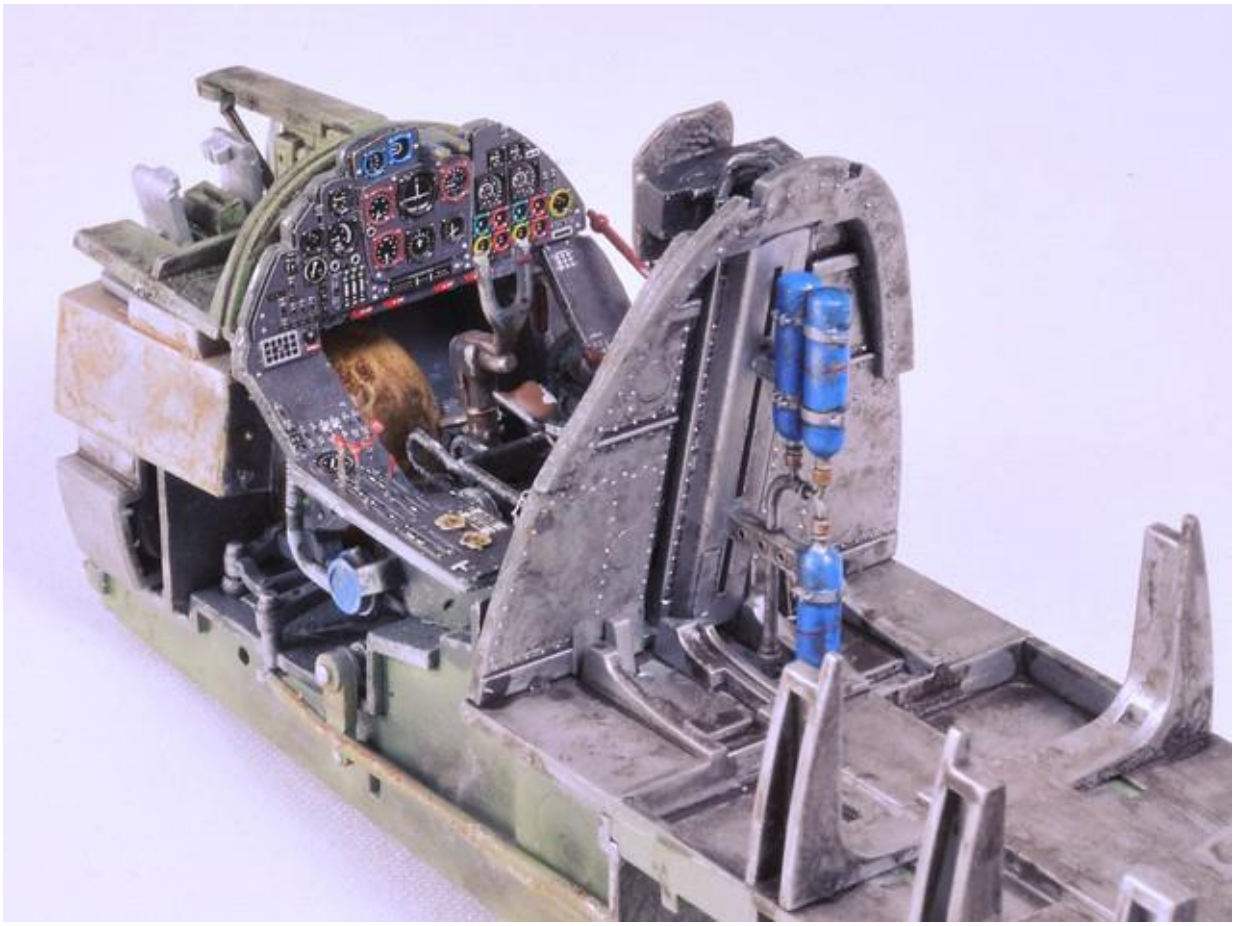
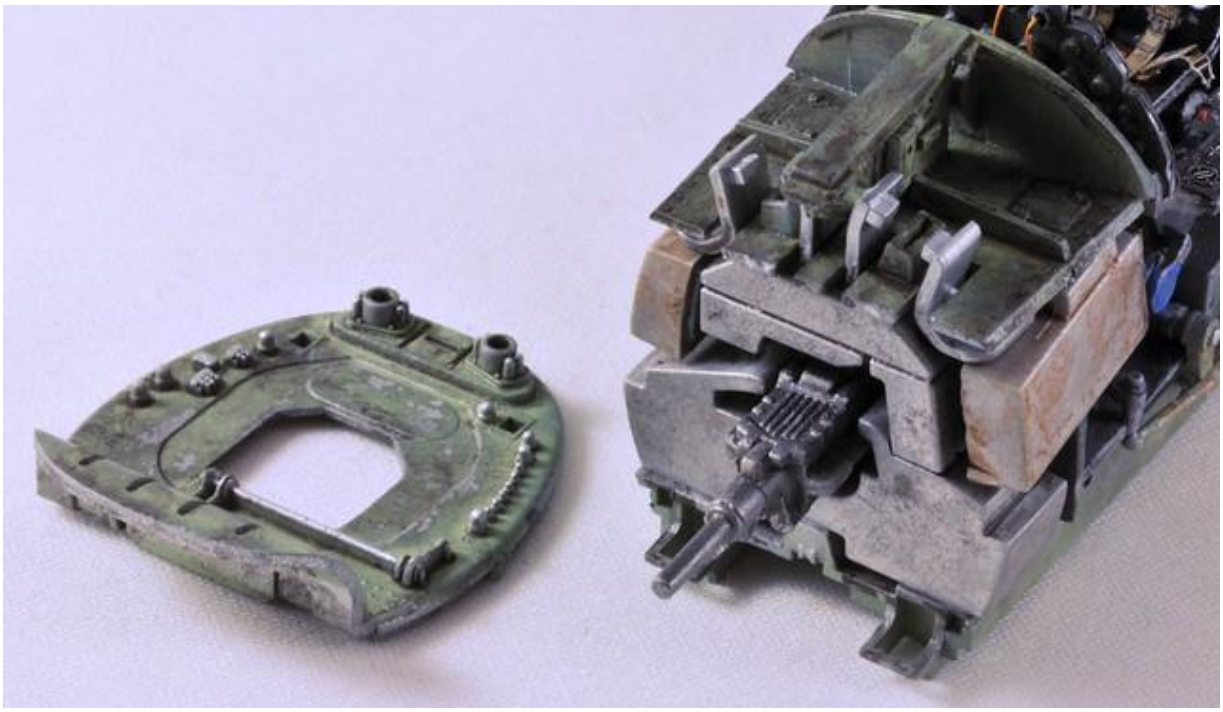


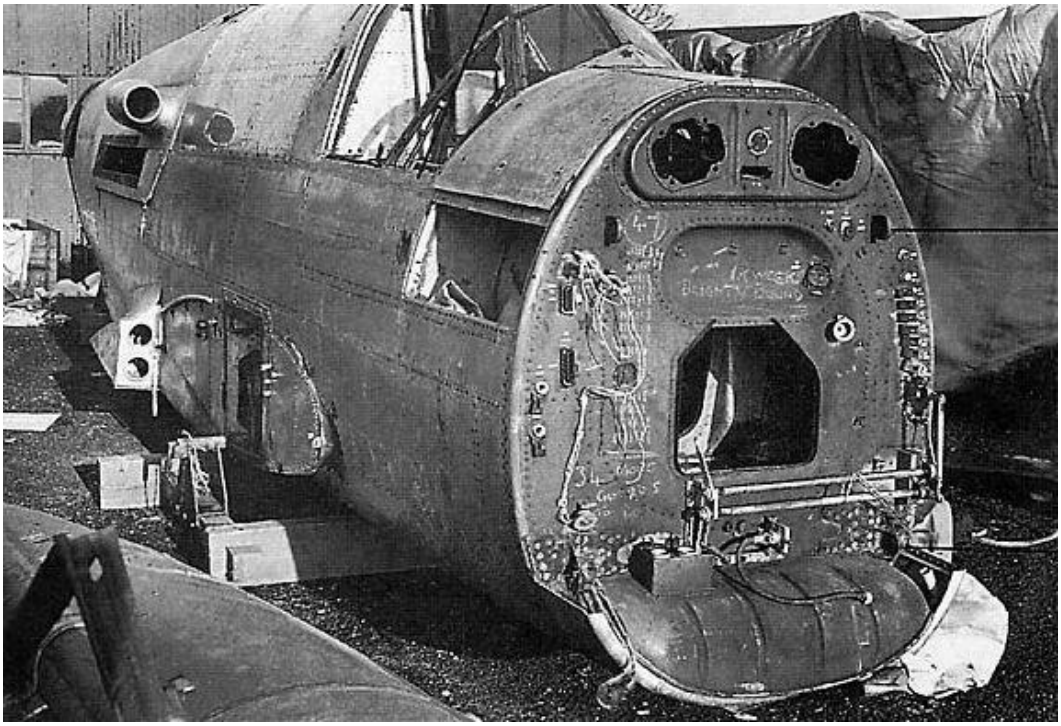
Tableau de bord en place, le cockpit est terminé.



Installation du Mk103 après découpage de la culasse. Ayant généreusement plombé le tout, l´arrière du canon ne passe plus dans son logement.



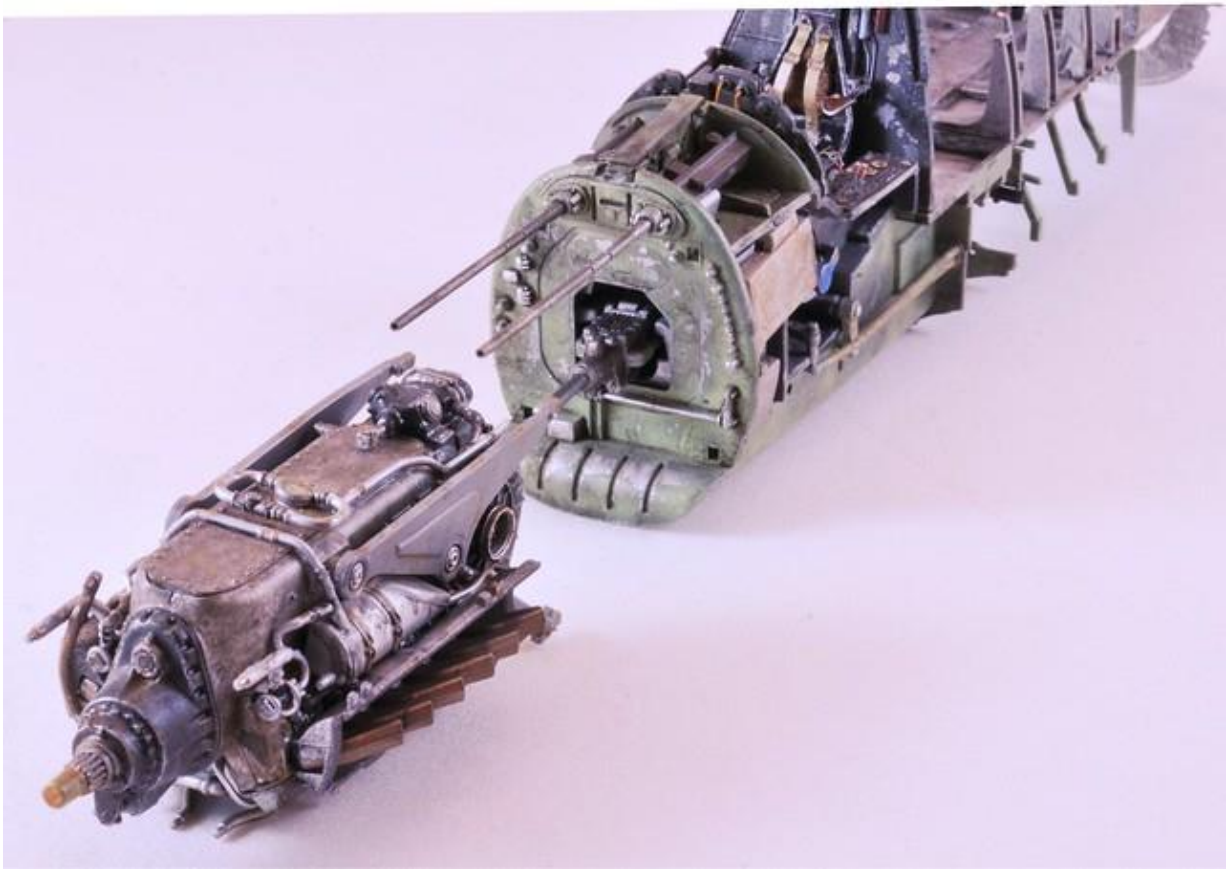
Gros cradage de la parois pare feu avant pour que cela ressemble a ca au final



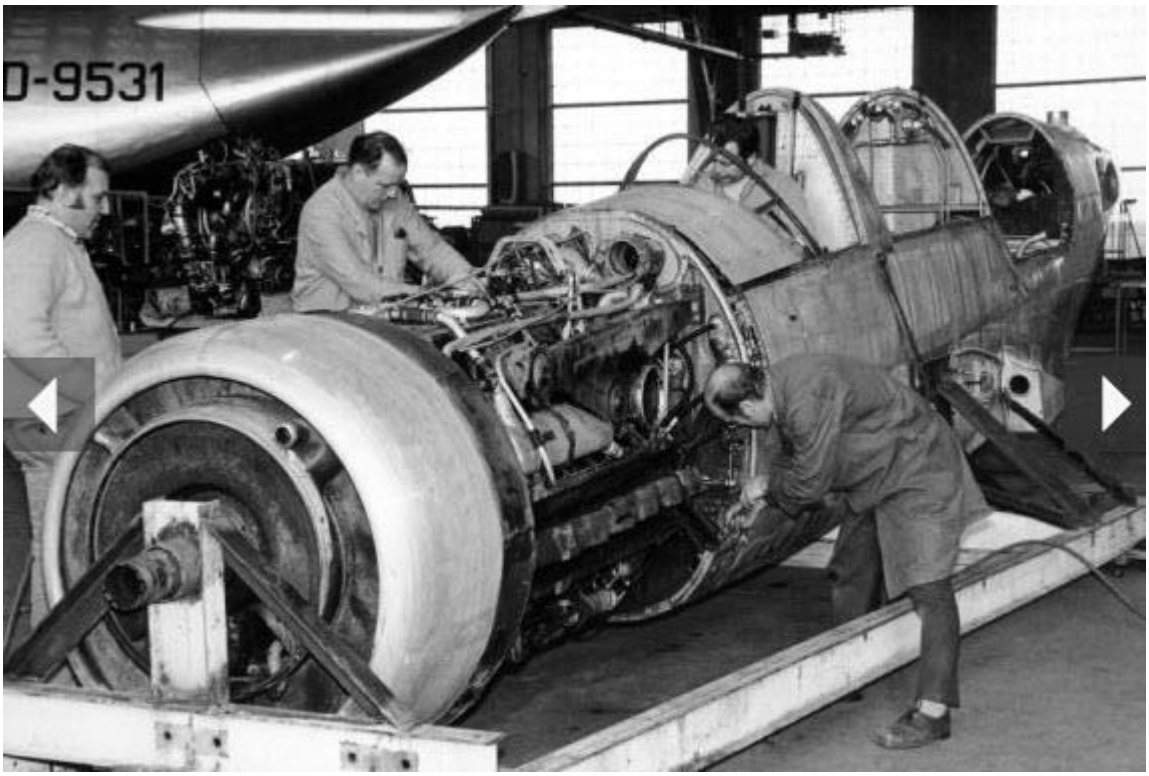
Restera a installer les deux canons de 20mm de capot.
Je pulvérise le réservoir central en gris moyen, petite couche de laque à cheveux puis noir pneu. Le masquage est un peu moisi je reprendrai cela tranquillement au pinceau avant de crader le tout.

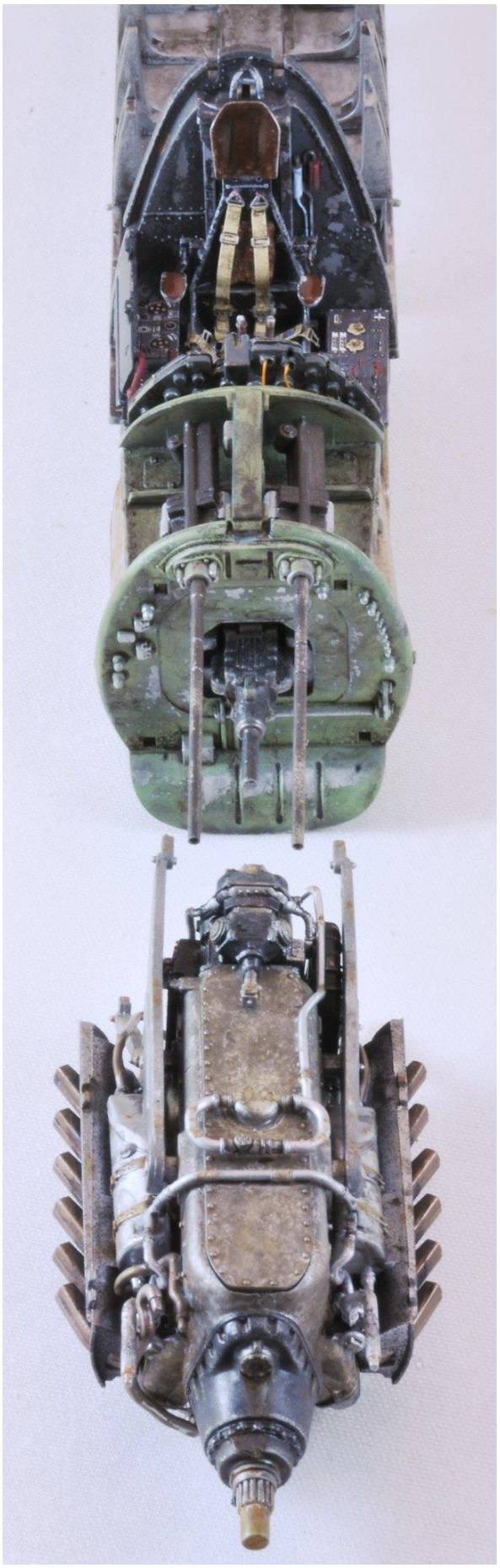
C´est ce réservoir qui devait être remanié pour créer un poste supplémentaire pour le radariste donc je ne collerai rien pour voir comment je peux représenter la modification.

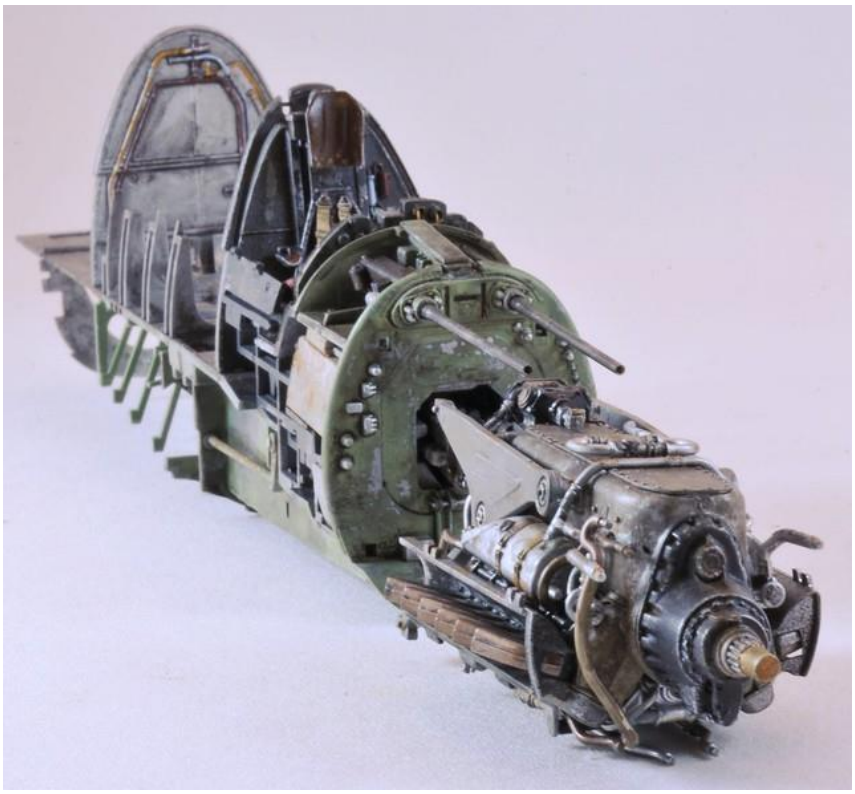
Les canons de 20mm sont en place, ainsi que la cloison pare feu



On va penser à motoriser le bestio (m´enfin a moitié hein !)







Va falloir doucement penser au deuxième de moteur !!!!

Bien que le rôle de chasseur nocturne, entre autres rôles, ait été envisagé pour le Dornier 335 dès novembre 1943, c´est seulement le 10.10.1944 que le RLM décident finalement de donner la priorité exclusive de production à cet appareil en tant que Nachtjäger. Dornier Flugzeugwerke a plus tard édité une description de construction (Baubeschreibung) en tant que Nachtjäger sous la désignation A-6 le 20 novembre 1944. Le Dornier 335 A-6 ainsi défini comportait un opérateur de radar logé dans un compartiment distinct derrière le pilote. Pour adapter ce deuxième siège dans le fuselage, la taille du réservoir d´essence principal fut réduite de moitié, et un montage transparent et affleurant de la carlingue fut installé.

Les interprétations du do335 Nachtjäger versions A-10 jusqu´à A-12 avec un deuxième siège surélevé sont donc erronée, ces versions n´étant que des versions d´entrainement.

De ce nous connaissons, seulement un avion a été construit sous les spécifications A-6, avec deux prototypes terminés pour la version de combattant de nuit B-6. Il est documenté que l'usine Dornier livra le fuselage du 10ème prototype, référencé W.Nr. 230010, CP+UK à Heinkel Süd à l´usine de Wien-Schwechat. La construction du Do 335 M10, également désignés sous le nom de V10, a été probablement achevée le 15 novembre 1944, mais aucune date de premier vol n'est confirmée. L´avion subi ensuite des modifications de son train d'atterrissage à l'usine Dornier de Oberpfaffenhofen en décembre 1944. Il en est fait mention ensuite dans un protocole du 24 janvier 1945 de la commission pour la chasse de nuit et tout temps pour subir des tests et essai à Diepensee. Le pilote Hermann déclara néanmoins que le commencement de son essai en vol eu lieu le 24 janvier 1945 à l'Erprobungsstelle de Werneuchen, ce qui contredit évidemment le protocole précité. L'avion apparaît après dans un rapport sur l'état d'avancement des travaux à la commission de la chasse de nuit le 23 février 1945, à l´usine Telefunken de Diepensee près de Berlin.

Manfred Griehl mentionne que le groupe NJG3 a reçu le Do 335 pour le tester le 8 février 1945. Divers défauts de fonctionnement eurent comme conséquence un report des essais à fin février. Des témoins oculaires confirment la présence de Do 335 en Mars /April à Stade près de Hambourg, probablement utilisé par le NJG3. On peut rappeler que le NJG3 avait procédé aux essais du Ta154, à partir d'octobre 1944 et possédait au moins un de ces appareils, référencé D5+HD, W.Nr. 320009 qui s´écrasa le 30 avril 1945. La présence de Do 335 à Stade est avérée par Gottfried Schneider, qui transféra le Ta 154 jusqu´au 3. /NJG3 de Stade. Gottlied Schneider rappel qu'après l'accident mortel de Helmut Lent, son successeur, comme Kommodore du NJG3, Oberst Radusch n'a montré aucun intérêt pour le Ta 154 et a fait livrer un Do 335 pour essai opérationnel dans son escadrille.

Jusqu'ici, aucune preuve photographique n'avait été retrouvée de la présence du Do335 M10 à Stade et aucun détail n´existe sur l´équipement ou le camouflage porté. Cependant, la photographie de Peter Coleman et Tammy Lynn porte la mention « Dornier Do 335 dual control» écrite sur son dos selon le propriétaire. La photographie a été prise par Peter Coleman de la RAF à l'aérodrome de Stade près de Hambourg en août 1946.

L'analyse de la photographie confirme la description en tant qu´avion biplace.
Les modifications visibles : le logement pour l'opérateur radio ou le pilote entraîneur, le grand réservoir de carburant au fond de l'habitacle a été réduit de taille et l'ancienne trappe de réservoir a été remplacée par de nouvelles pièces, pour la version Nachtjäger par une pièce affleurante avec une partie transparente servant de canopée et de trappe de sortie; pour la version entrainement, par une nouvelle section élevée de fuselage avec une verrière surélevée.

En dépit de l'aspect détruit de l'avion, ce qu´il reste du fuselage derrière l'habitacle du pilote permet de distinguer une section de trapèze et un panneau adjacent. Ce panneau et la section avant sont étroitement reliés, indiquant une suite dans la couverture du fuselage. Ceci suggère que cet avion ait eu, au lieu du grand panneau de trappe de réservoir, une nouvelle section de fuselage. Autrement, il semble raisonnable de supposer que le panneau dorsal habituel de réservoir aurait été complètement enlevé ou perdu, comme l´on peut le voir sur plusieurs photographies d´autres épaves de Do335. Ceci fait que nous sommes bien en présence d´un Do335 biplace sans pour autant pouvoir dire s´ils´agit d´une version d´entrainement a habitacle surélevé ou d´un Nachtjäger avec l´habitacle affleurant.

L'examen minutieux donne quelques informations supplémentaires sur cet avion.

La conception du châssis de la verrière avant identifie clairement cet avion en tant qu'un des prototypes de la série A ; une des différences évidentes principales entre la série A et de B était la glace frontale, composée de cinq sections pour la série A et de quatre sections avec blindage supplémentaire pour la série B.

Il est remarquable que cet avion n´ait apparemment pas été équipé de ses deux armes MK103 de capot. Les deux ouvertures circulaires dans la cloison pare-feu avant sont obstruées là où normalement les canons dépassaient.

Le siège du pilote est apparemment un siège éjectable, fonctionnalité standard pour un habitacle de Do335. (pas sûr que l´opérateur radar en ai été pourvu !)

Dans les débris du fuselage central, une pièce qui a presque la forme d'un siège peut être visible (à voir si c´est bien le cas !)

La Balkenkreuz de fuselage comprend les quatre rectangles blancs standard qui couvrent les échappements du DB 603 arrière. Aucune inscription ne peut être identifiée.

Une analyse du plan de camouflage standard indique des secteurs plus foncés sur les côtés de fuselage, par exemple derrière le compartiment moteur arrière et dans l'avant. Ils ne sont pas présents ici, un éventuel argument pouvant indiquer que la section central á été modifiée. De plus, il y a une couleur de surface inférieure perceptible sur la partie arrière du fuselage, vers l'arrière de l'entrée d'air inférieure. Cette couleur est plus claire que les deux couleurs précédentes et semble couvrir l'entrée d'air aussi, une caractéristique vue sur quelques Do335.
Pour une interprétation des couleurs réelles, les ailes et le fuselage du Bf109 K-4 en arrière-plan peuvent servir de référence. Il semble que la couleur inférieure du Dornier est une nuance plus foncée que la couleur plus claire des côtés du Bf109. Ceci devient plus évident dans le contraste entre le Balkenkreuz blanc et le camouflage environnant des deux fuselages. Cette couleur est également plus foncée que le camouflage à l'arrière du fuselage du Dornier. La couleur plus foncée du camouflage supérieur semble être la même semble pour le Do335 et Bf109 K-4.

Le FB 109 montre un plan de camouflage photographié à plusieurs reprises sur les versions K-4, bien qu´une grande variété de combinaisons ait apparemment été employée. Les zones de couleur claire du Bf 109 du fuselage et de l'aile ont été identifiées comme RLM77 (Hellgrau) et les plus foncées comme RLM83 (Dunkelgrün). D'autres avions avec ce plan sont décrits comme comportant du RLM75 et RLM82 (Merrick et Hitchcock 1980 ; p.33) ou RLM75 et RLM83 (Hermann et Wunderlich 2012 ; p.50 et P. 51, Crandall 2003 ; p. 16 et P. 19). Une photographie de couleur de FB 109 K-4 W.Nr. 332579 dans la revue Flugzeug classic (mars 2012, P. 48) montre la couleur plus foncée avec un fort composant vert et la couleur plus claire comme un brun, soit probablement RLM82 et RLM81 (braunviolett).

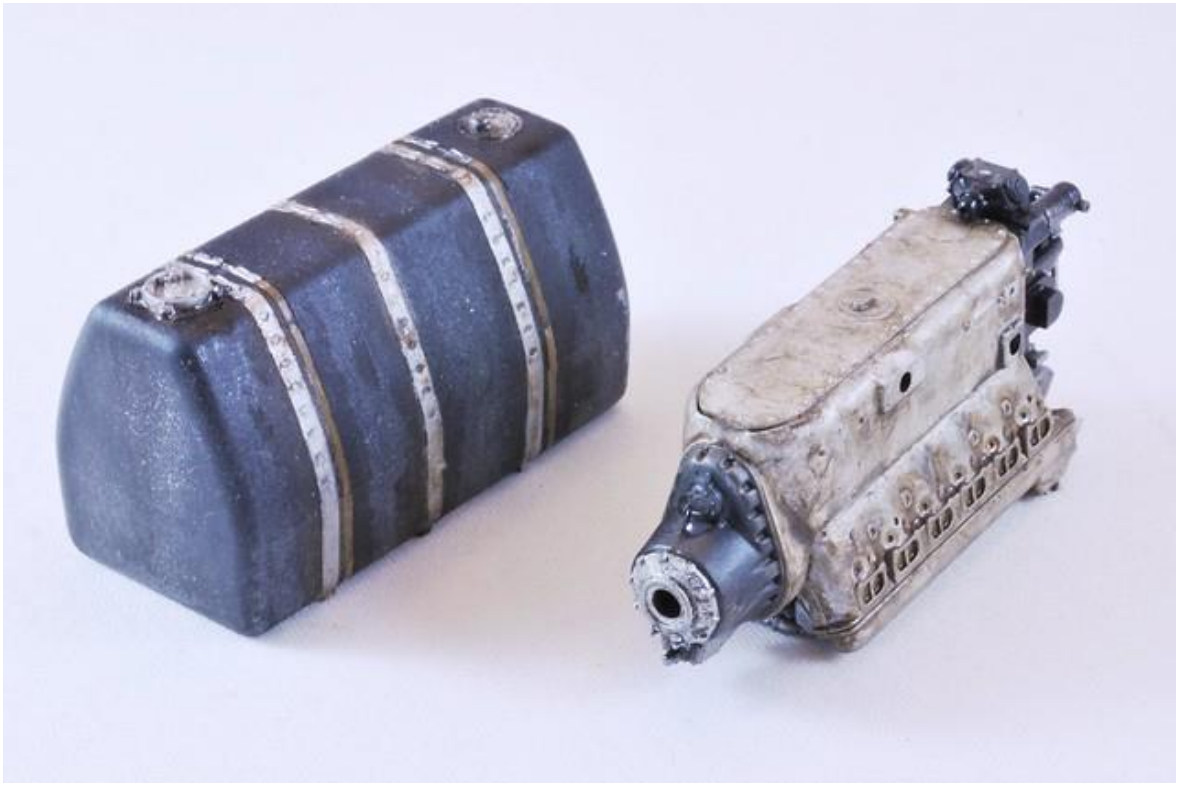
Puisque la couleur plus foncée du Do335 et du Bf109 semblent s'assortir, c'est vraisemblablement une forme de vert utilisé à la fin de la guerre. La couleur plus claire semble cependant être plus foncée que le gris appliqué sur le Messerschmitt et peut donc être considérée braunviolett (RLM81) plutôt que grauviolett (RLM75).
Généralement, le plan de camouflage des Dornier 335 a été uniformément appliqué aux avions connus de prototypes, de pré-production et de production. Il se composait composé d'une combinaison de RLM81 (braunviolett, ou de dunkelgrün) et de RLM82 (hellgrün), comme décrit dans le 8-335 A-1 Flugzeug-Handbuch, ou pour mieux visualiser sur la photographie couleur du Do335 A-05, référencé W.Nr. 240105, et retrouvé à München Riem. Pas mal d´analyse sur les couleurs des appareils allemands á la fin de la guerre existent pour démontrer les couleurs réellement utilisées et de leurs tonalités respectives, et illustrent particulièrement la confusion autour du RLM83 utilisé pour les Do 335.

Par conséquence, nous ne pouvons en déduire que le Dornier 335 abandonné à Stade a porté le schéma standard de camouflage de ce type et qu´il n´a pas reçu un schéma de camouflage spécial, à l´usine ou sur le terrain, ou peut-être car au final on voit que dalle sur cette satané photo !!!!
Bref comme toujours pour les couleurs fin de guerre de la Luftwaffe, la certitude n´est point de mise !

Par contre ce qui est fascinant dans cette photo du Do335 biplace c´est que l´analyse ne résout pas la question si c'est réellement le Do 335 M10 ou s'il a été employé opérationnellement par le NJG3. Bien qu'il soit la preuve qu'au moins un Do335 a fini la guerre à Stade, il est nécessaire de rappeler que l´escadrille d´essai, l'Erprobungsstelle, de Werneuchen a été transféré à Stade fin mars 1945, comme signalé dans les journaux de guerre datés du 4 avril 1945 du TLR, le bureau technique d'armement aérien du RLM et que des appareils de cette escadrille ont continué de voler depuis Stade. La liste de tous les Dornier Do 335 produits et de leur référence usine (Werknummern) précise que sur les six Nachjäger produits, deux prototypes n´ont pas été terminés (W.Nr. 230021 et 230022), le M17 est bien documenté et a été terminé après la guerre, les numéros M15 et M16 peuvent avoir été chez Werneuchen en mars 1945, mais leurs photographies existantes les distingue nettement de l'épave ci-dessus (ouvrage de Smith & Creek 2006 ; p. 64 pour M15 et P. 65 pour M16). Bien que quelques Do 335 d´entrainement aient été pilotés à Rechlin pour essai, il y avait peu de raison de les livrer à Werneuchen qui était un endroit de tests pour radar et appareil de radio.

Ceci fait que le Do 335 M10 est vraisemblablement l'objet de cette photographie (ouf !) et que la question du schéma de couleur reste totalement en suspens (mais j´exclu néanmoins le rose fuschia !)

Je continue avec le réservoir à patiner, j´ai tenté de faire coulures avec du Klir teinté, c´est assez bof !!!



Le réservoir d´origine pour la version de jour contenait 1230 litres d´essence. Celui de la version de chasse de nuit aurait été remplacé par un deux fois plus petit et par un autre situé dans la soute à bombe.

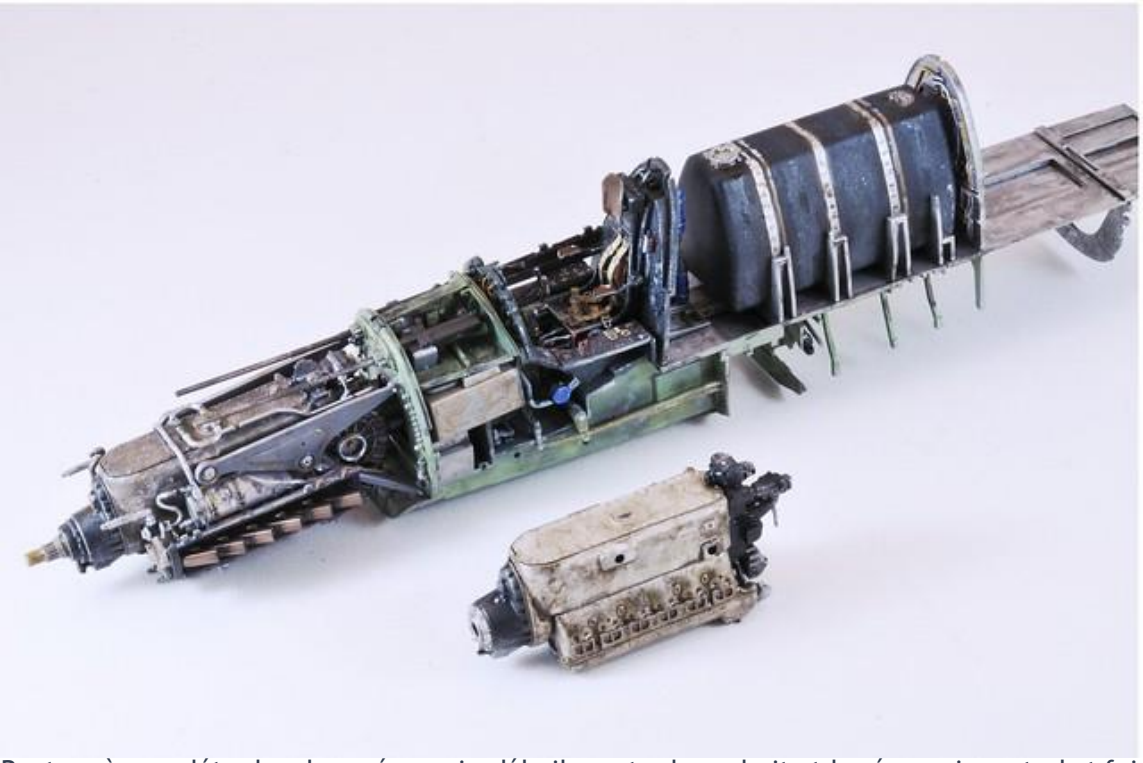
Detailansicht des im mittleren Rumpfteil eingebauten insgesamt 1230 l fassenden Hauptbehälters, wie er bei der Do 335 A-0 und der A-1 Verwendung fand.

Le tout était fixé au fuselage par trois bandages en alu. Restera un peu de tuyauterie.

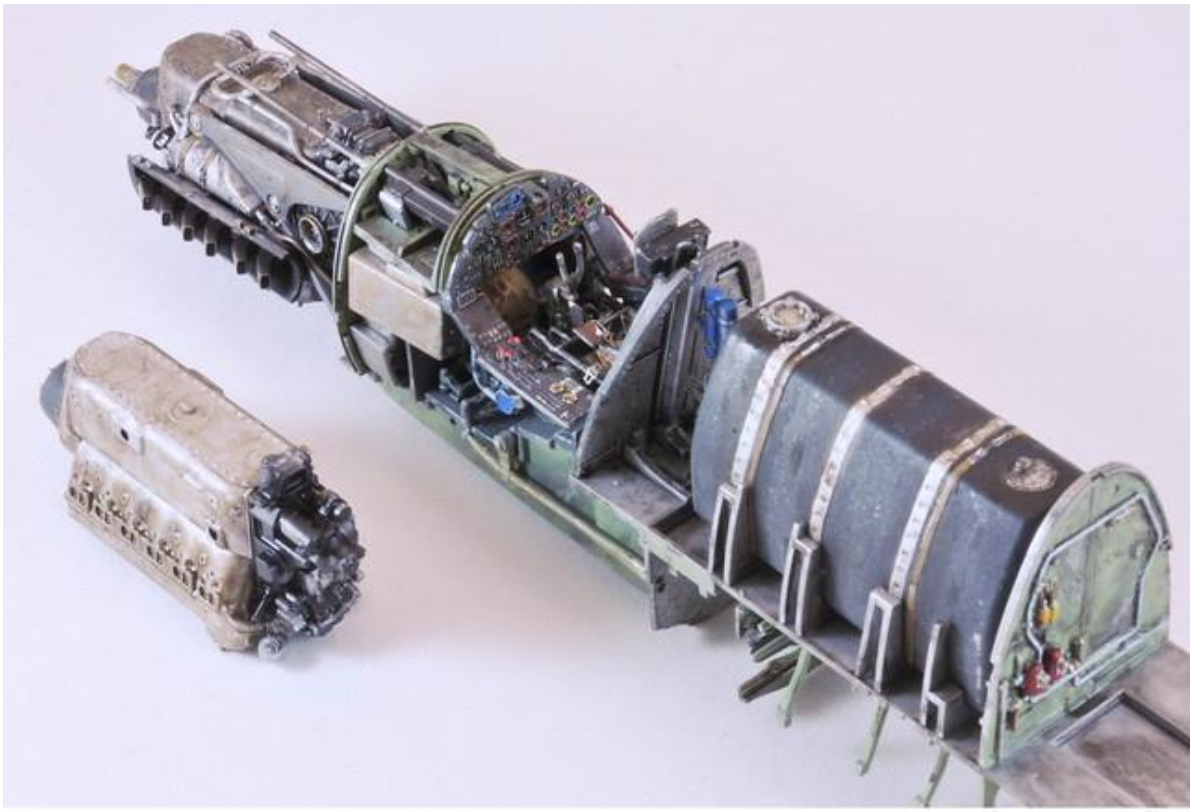
Nahansicht des im Rumpf einer Do 335 A-0 installierten Kraftstoffbehälters während einer Überprüfung der Treibstoffanlage auf Schadstellen und undichte Nähte.

Je ne fixe pas encore le réservoir, je verrais plus tard ce que j´en fais.

Le moteur avant est fixé et j´entame le bloc du propulseur arrière.



Restera à compléter les deux réservoirs d´huile, entre le cockpit et le réservoir central et faisant disparaître mes chouettes bonbonnes d´air comprimé

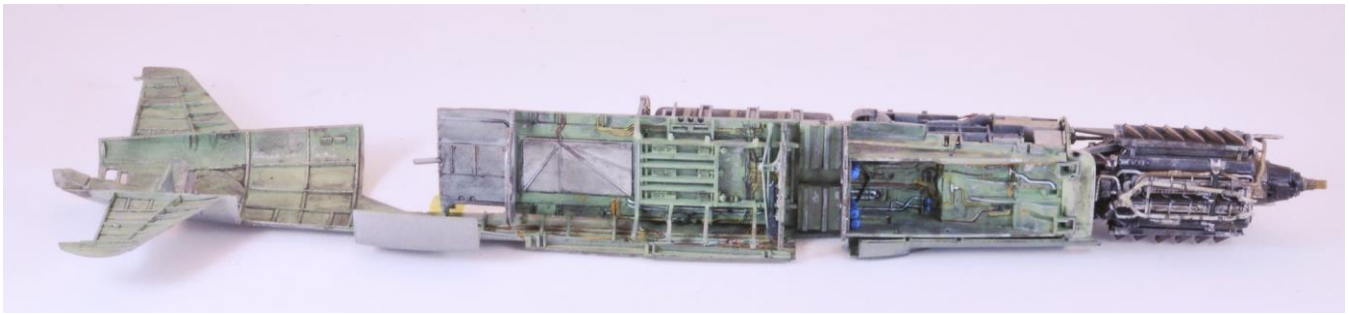


Il reste un gros paquet de boulot sur le moteur et il ne faudra pas que je me gourre dans le sens d´installation des pipes d´échappement

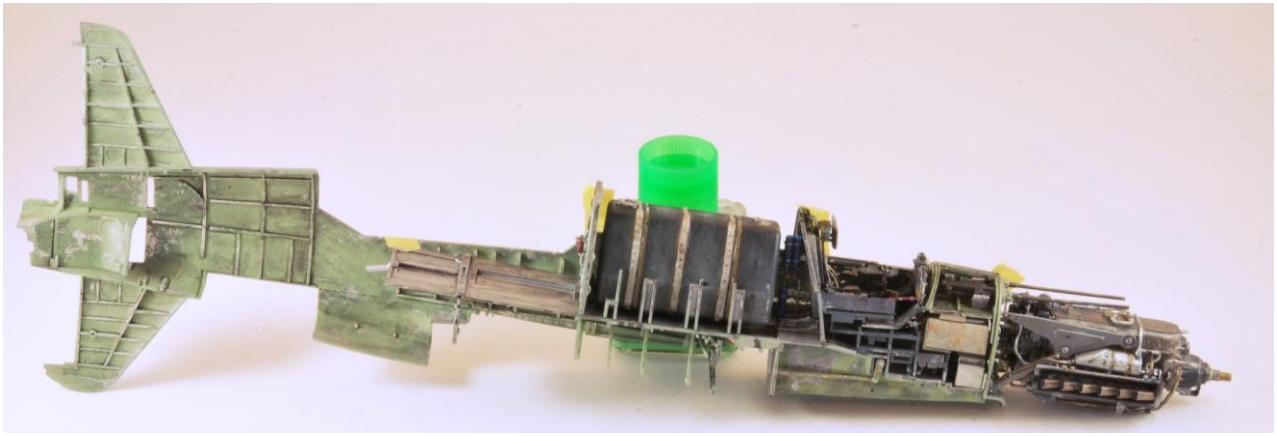
Ca commence à avoir une tronche bizarre de fourmillier...

Pour prouver que j´avancasse un peu...

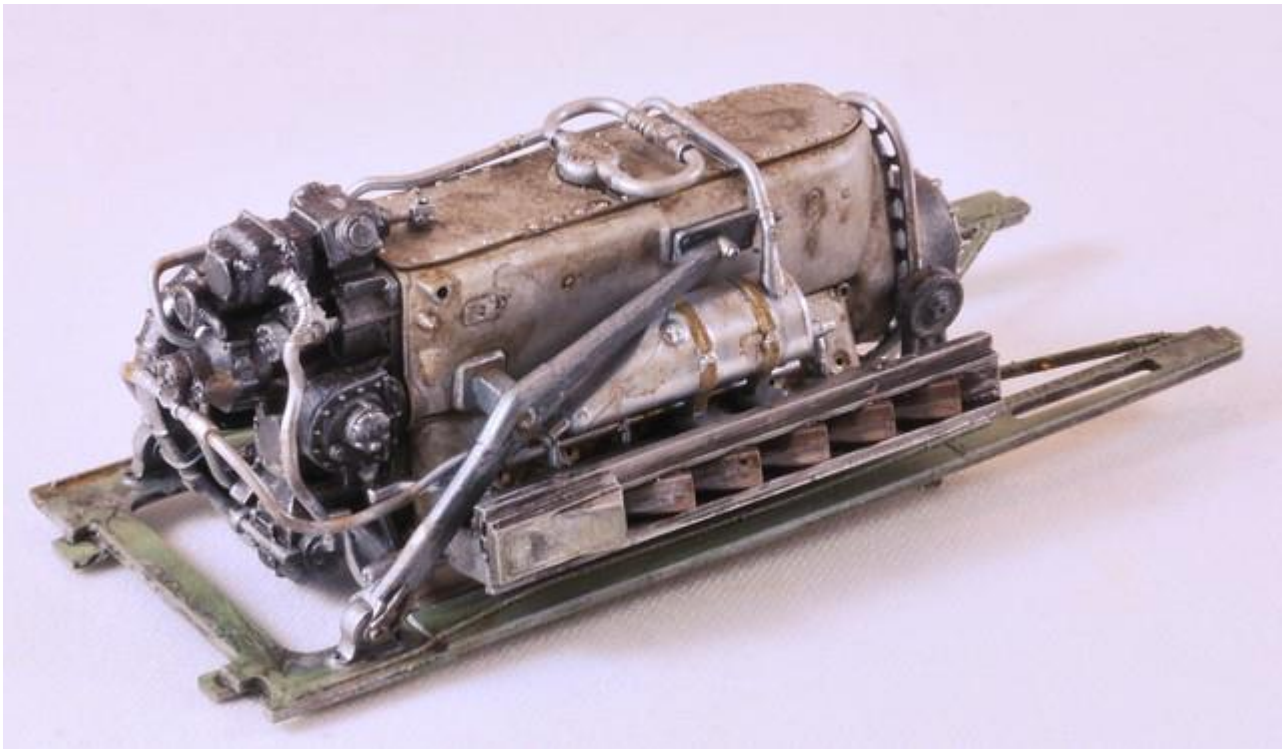
Je travaille un poil sur la soute et vérifie régulièrement que tout va bien se passer avec les demi-fuselages



Il va y avoir un paquet de test à blanc car il va falloir faire rentrer tout ce petit monde



Et pour faire avancer correctement le bouzin, rien ne vaut un deuxième DB.



Reste un gros paquet de tuyauterie a installer. Je l´installe sur son berceau pour voir comment il va passer dans le fuselage arrière.

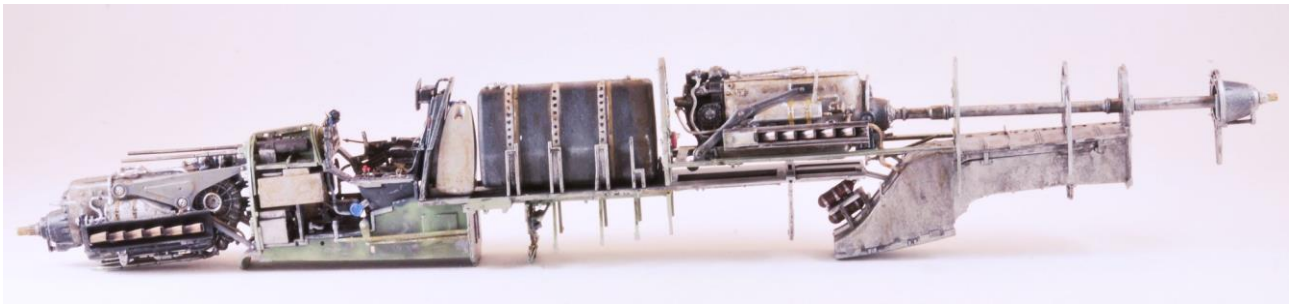
Et comme il faudra bien actionner l´hélice arrière.....

Ce qui est vraiment cool c´est que monté a blanc, le moteur tiens tout seul en équilibre...c´est la classe.

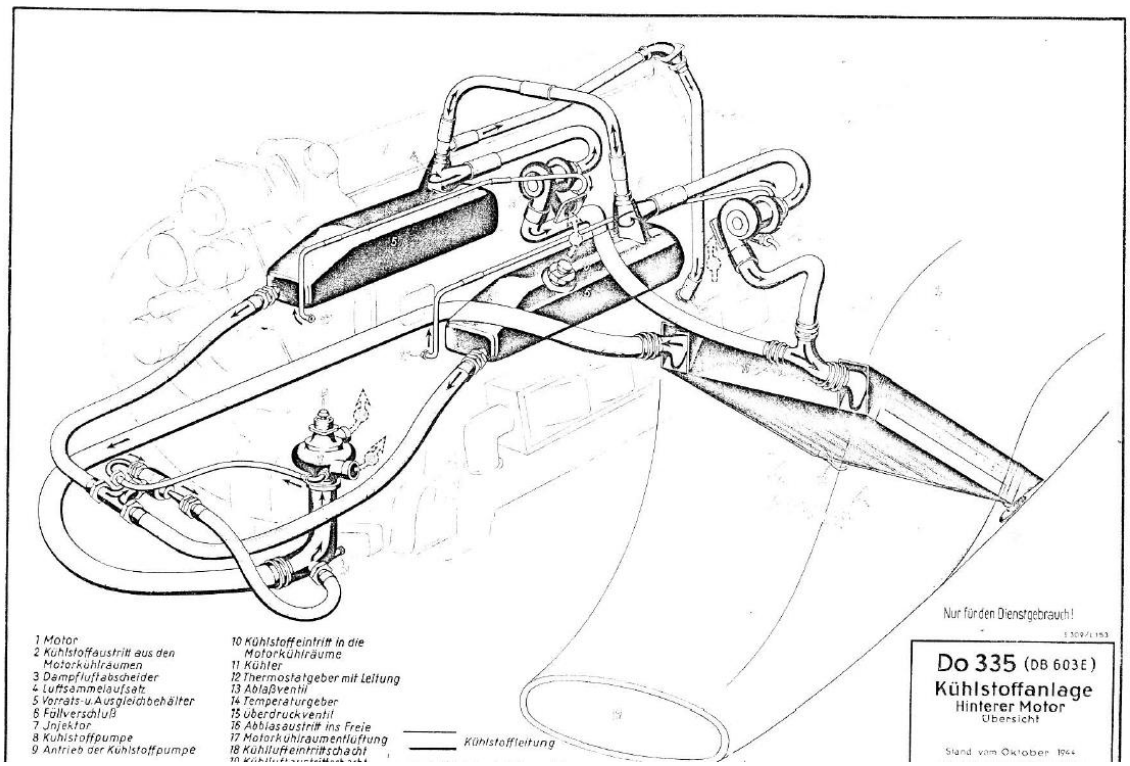
...ZM c´est pur bonheur, paix et sérénité dans l´atelier, la totale volupté de retrouver le plaisir simple de coller a la colle Ultra liquide Tamiya avec son pinceau magique, de la zénitude intégrale quand toute pièce s´adaptent à merveille et que le montage se passe sans problème.

Sans blaguer, il vous faut impérativement alterner Unicraft et ZM pour comprendre ce que c´est que le bonheur de dégrapper des pièces déjà préparées, de coller sans se ruiner les doigts ni les rétines, d´éviter le port du masque contre les poussières toxiques, de pouvoir se concentrer quasi exclusivement sur la peinture, bref ce que la quasi-totalité des maquetteux font régulièrement avec leur Tamigawa mais que les pauvres scratcheux et Unicraftiens ne peuvent se permettre, sacrifiant régulièrement leur santé (pulmonaire et mentale) sur l´autel de l´originalité. Découvrant, sur le tard, les affres de la facilité, la communauté scratchouilleute n´en a, que d´autant plus, mon respect éternel

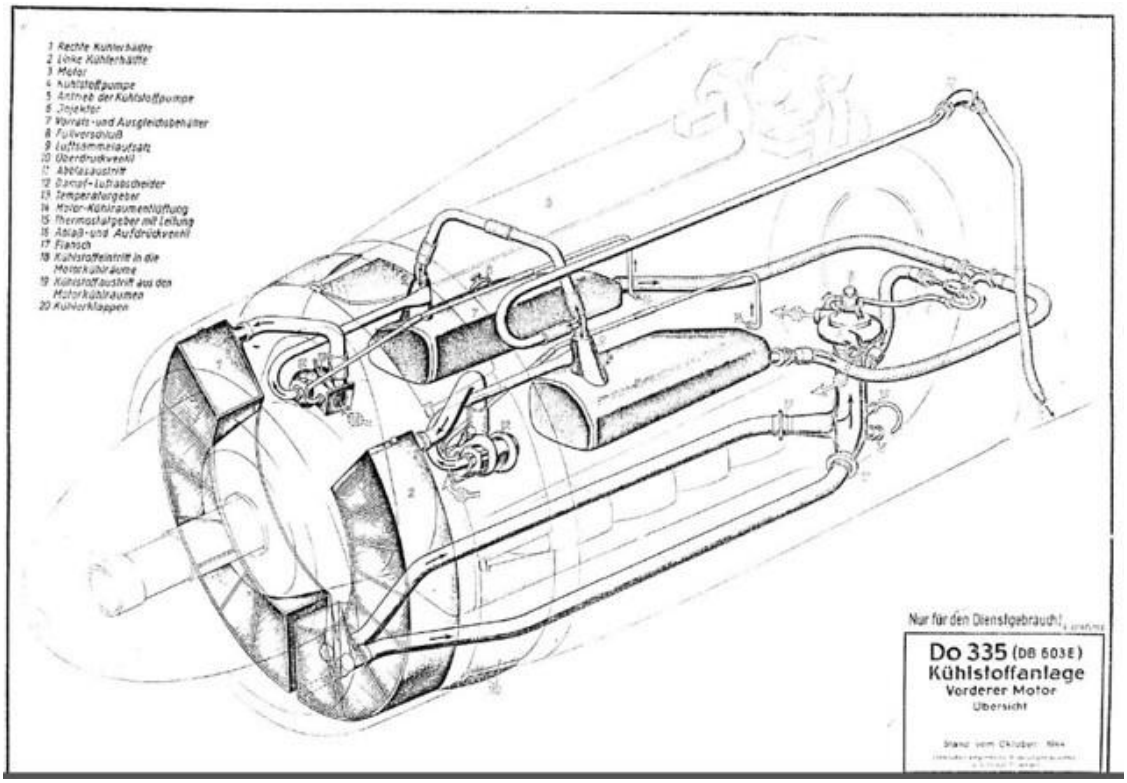
Puisque l´on aura compris que ça fait plaisir a monter je continue en installant le deuxième moteur.



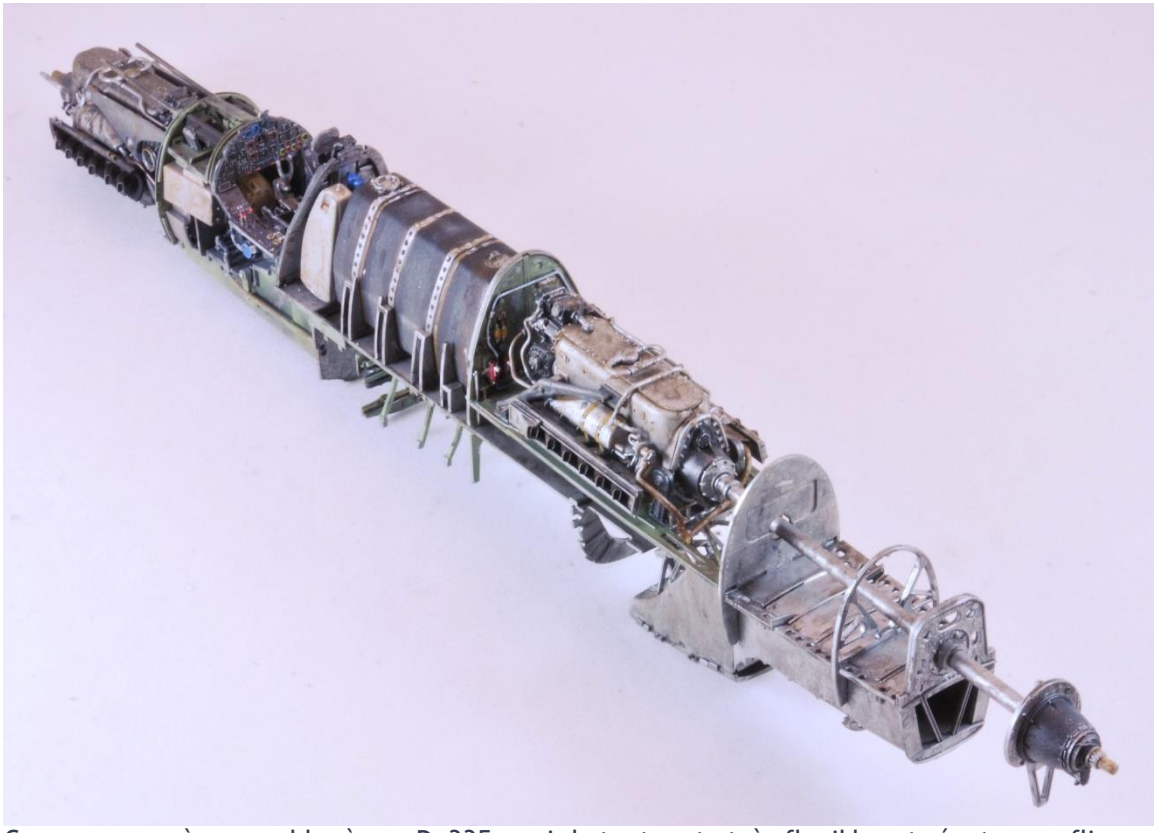
Le principal problème est de faire attention à l´emplacement des tuyaux du liquide de refroidissement. Heureusement on a le manuel technique sous la main.



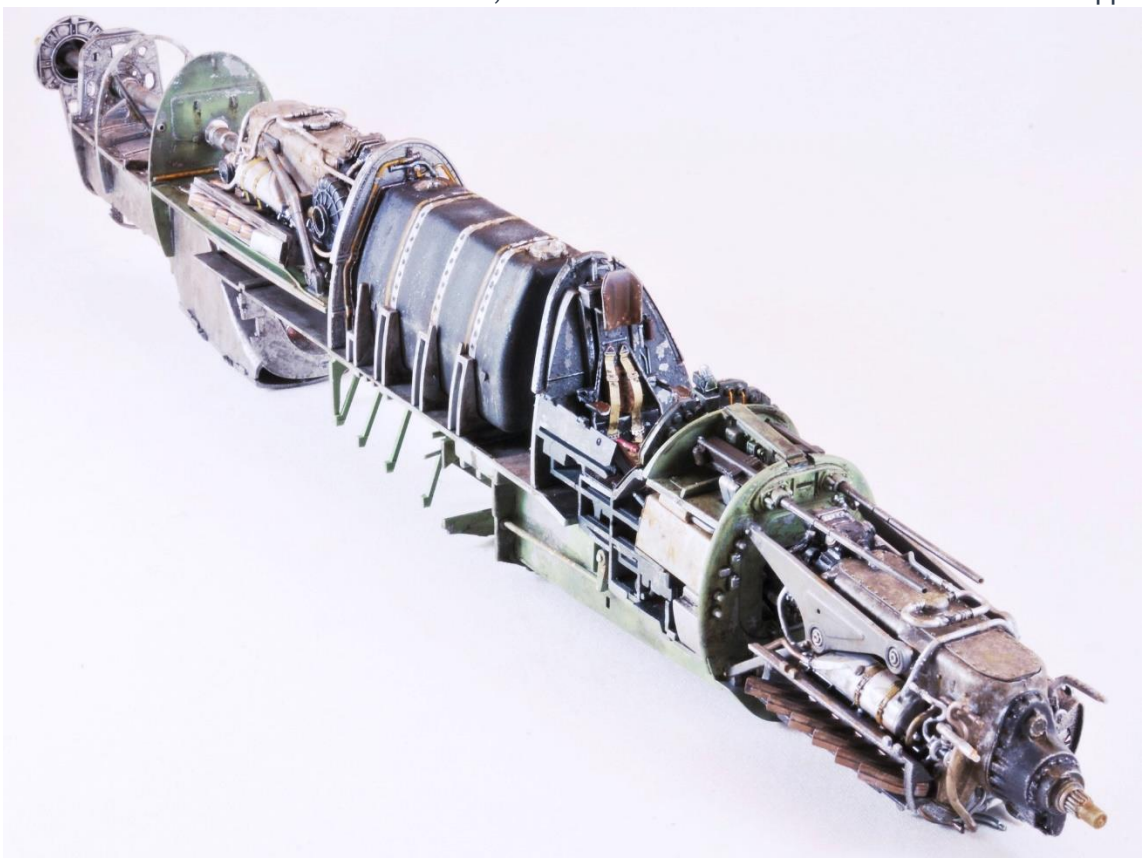
Le doute m´étreint (pas encore d´atterrissage) alors je vérifie les connexions à l´avant, j´y penserai lors de la construction de l´anneau du radiateur.



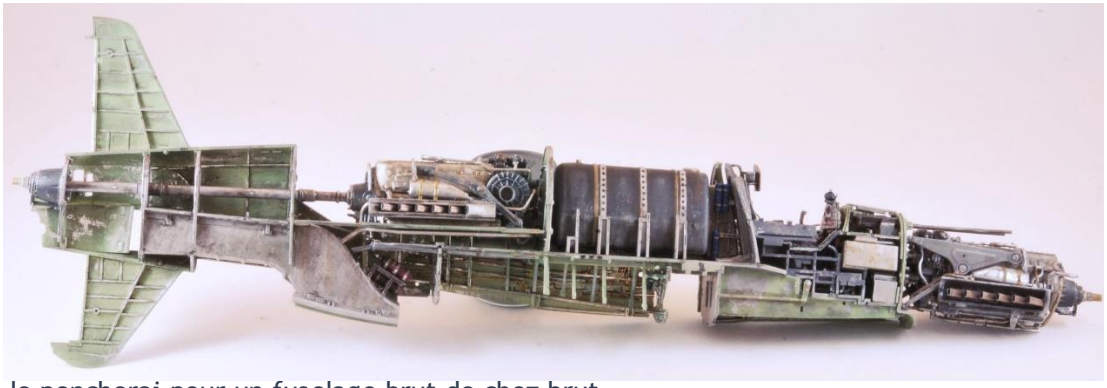
Je colle un seul réservoir d´huile derrière la cloison du cockpit, l´autre sera en cours d´installation.



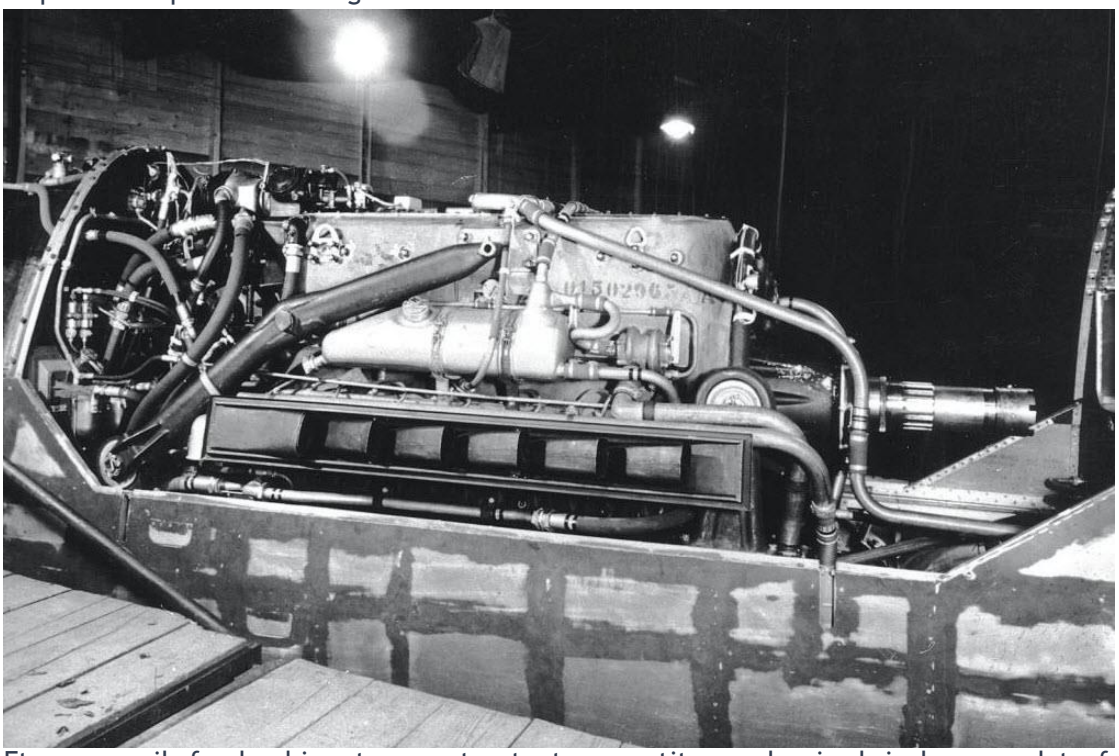
Ca commence à ressembler àa un Do335, mais le tout reste très flexible est c´est assez flippant a trimballer.



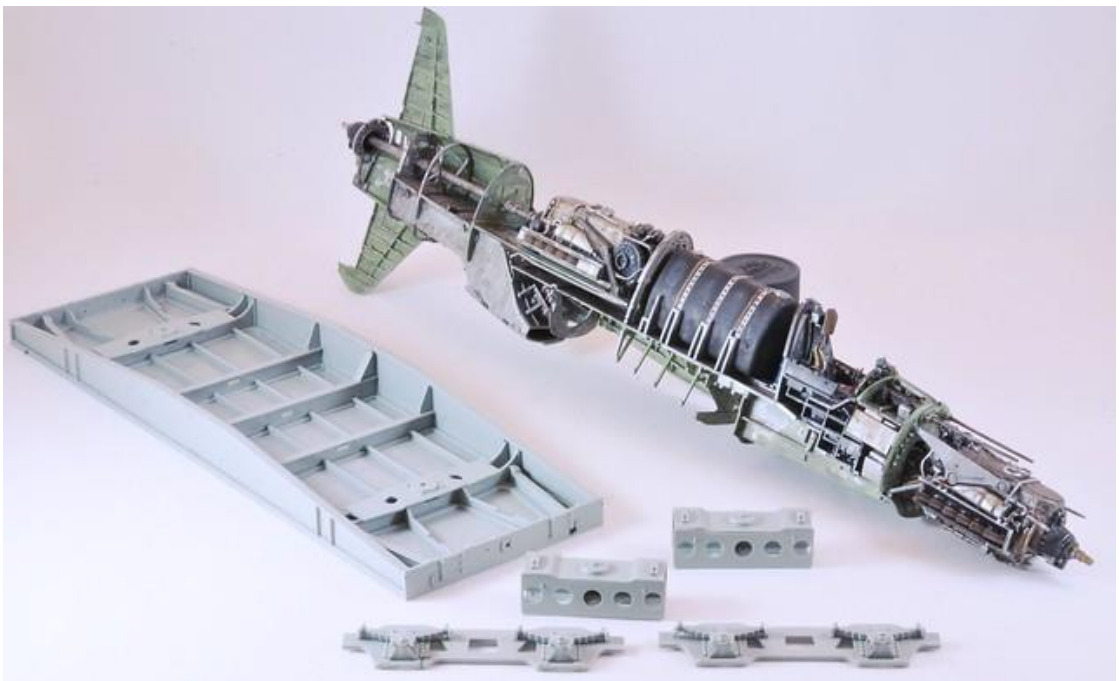
Un demi fuselage plus tard et me voilà un poil rassuré pour la solidité du tout. Je ne colle pas car il faudra sans doute s´occuper de la peinture extérieur avant.



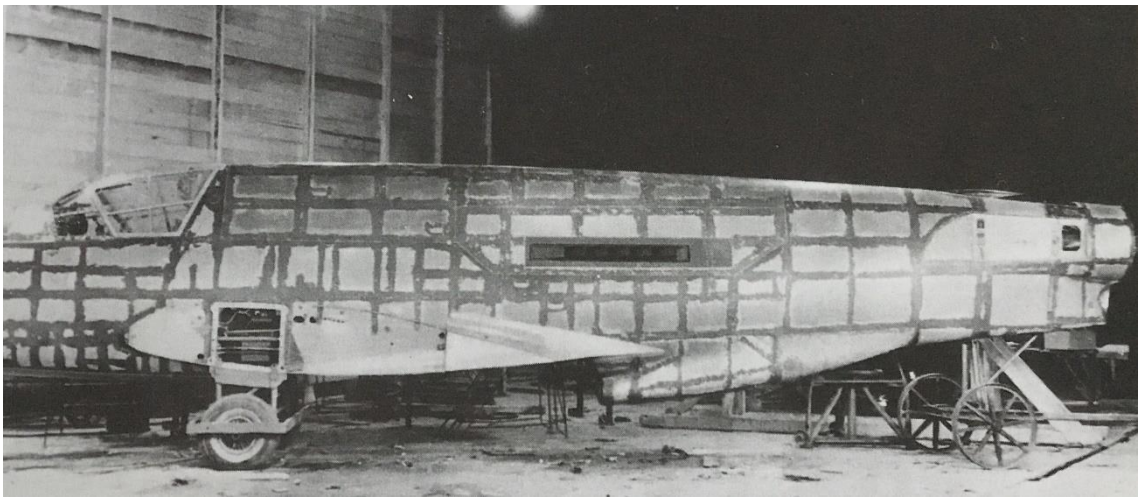
Je pencherai pour un fuselage brut de chez brut.

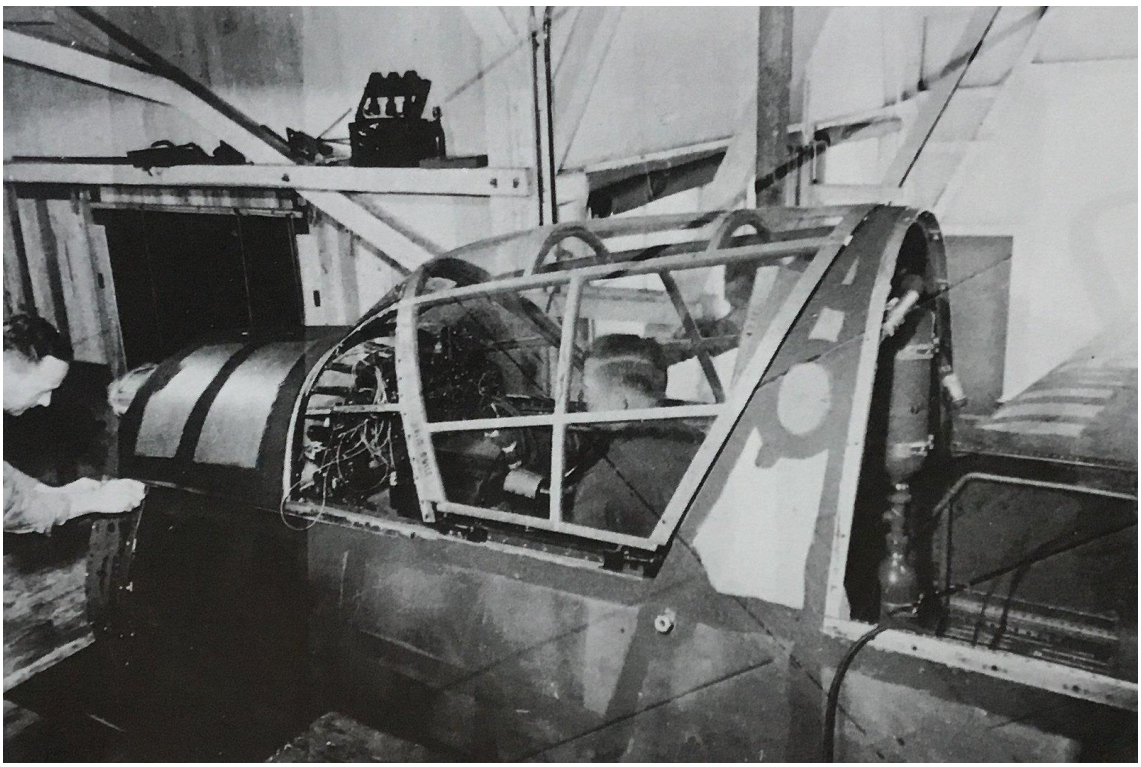


Et comme il faudra bien transporter tout ce petit monde, je bricole une plate-forme à roulette.



Je zieute du côté de la peinture du fuselage et je me pose une question existentielle, une idée de la couleur de l´enduit utilisé sur le Do335, ça me semble achtement plus foncé que le truc crème tartiné sur un Me 262 par exemple ????



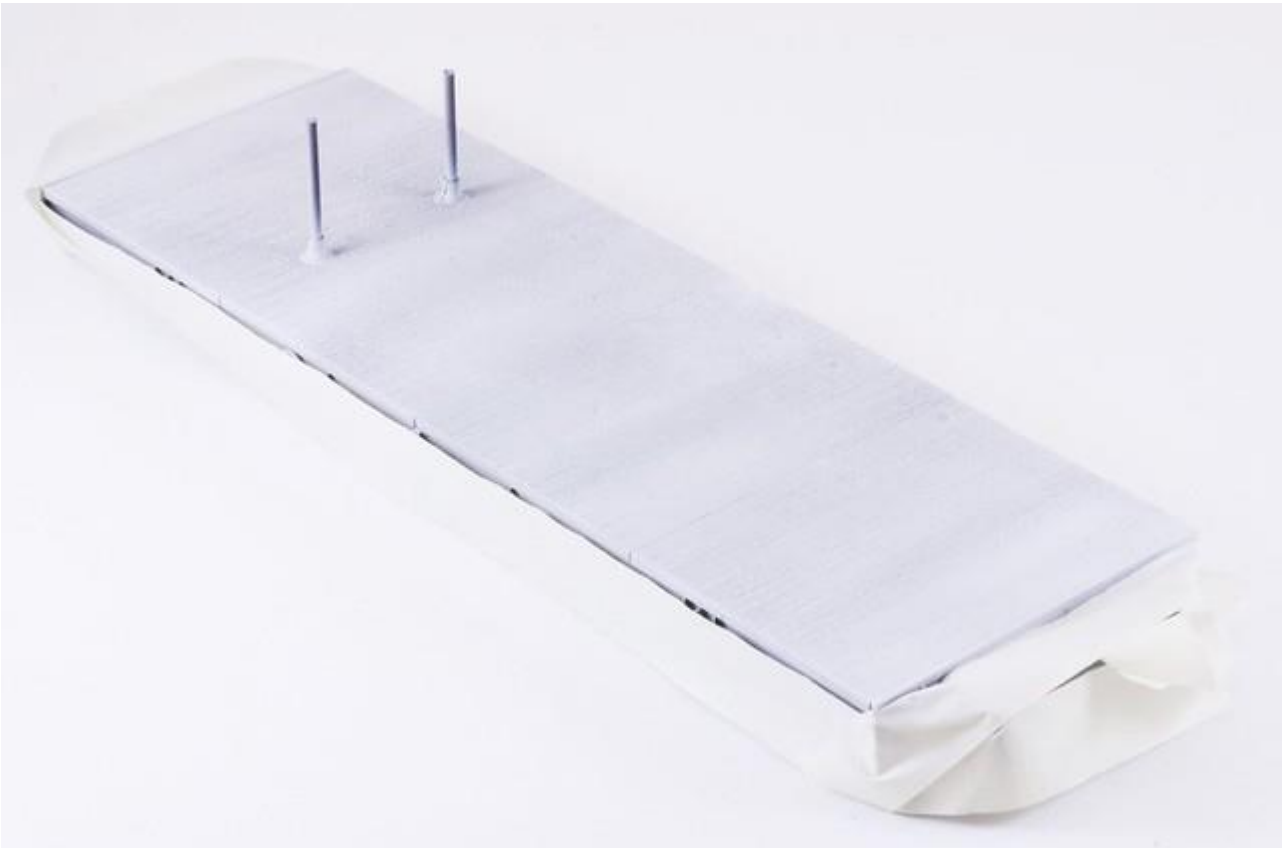


Une constance tout de même, il règne un sévère bordel dans les ateliers allemand en fin de guerre (proche des ruines d´après-guerre !!)

Et pour amener mon Dornier sous sa grue il me faudra bien des roulettes.

Je commence par la plate-forme en pulvérisant un peu tout ce qui tombe sous la main pour faire un truc non homogène. Je vais faire hurler les blindeux, je maitrise déjà pas bien les avions, alors peindre des trucs qui roulent c´est pas gagner.

Un coup de laque a cheveux qui sent bon (ça change dans l´atelier!) et on pulvérise gris mouette et blanc (super facile a photographier sur fond blanc ce truc !)

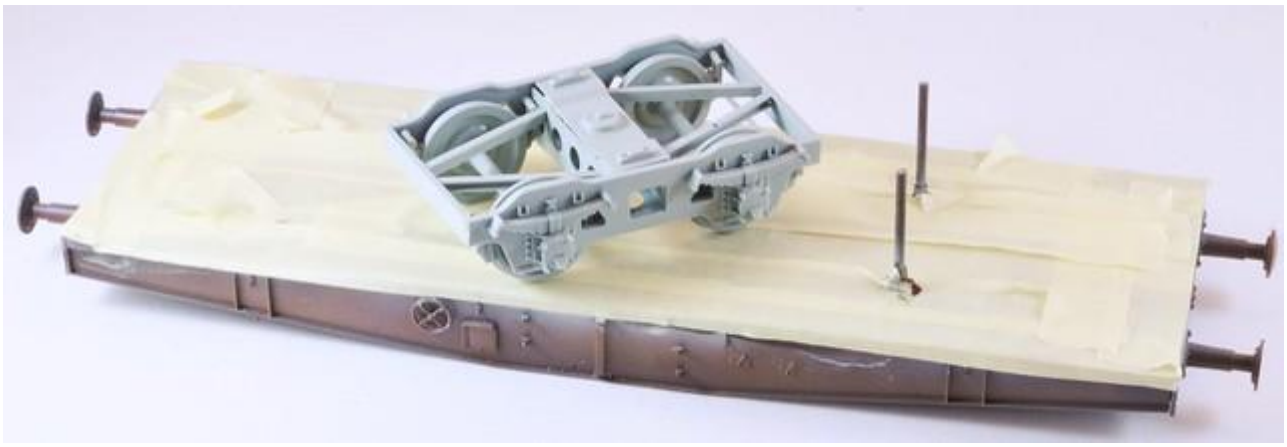


Ensuite on grattouille et frottouille avec un vieux pinceau détruit, comme d´habitude j´ai du mal à m´arrêter à temps avant d´atteindre le stade de l´épave.

Le gros jus sombre suivant rattrape un peu tout ça, j´y ajoute quelques tâchounettes brûnatres pour optimiser les accents circonflexes dans ma phrase.

Je masque le tout et fini le montage des trucs qui roulent.

J´oubliais, les tiges en carbone percées dans la plateforme m´aideront à visualiser le berceau du fuselage à venir.



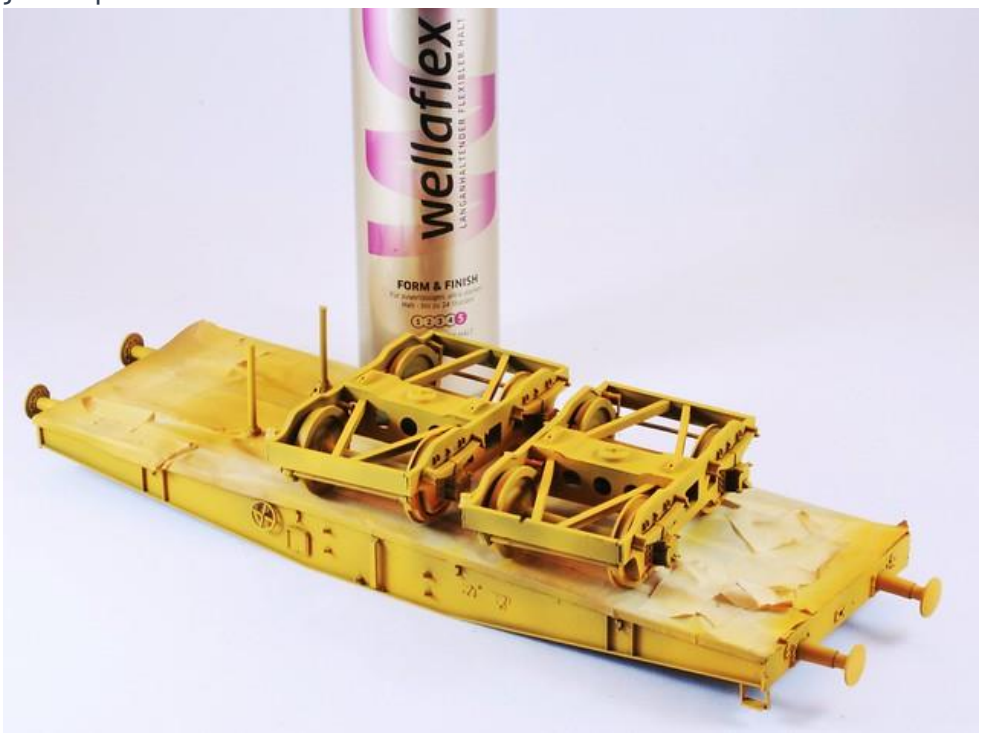
Pour l´étape suivante je vais tester pour la peine un tout nouveau produit de Weathering.....

Le M10 a bien dû être transformé à Stade après son vol depuis Berlin. Jusqu´oú ont été les transformations...personne ne peut aujourd´hui le dire. Ce que je sais c´est ce qui était prévu : installation du deuxième poste de pilotage avec installation radar, antennes sur les ailes, deuxième siège éjectable du même modèle que ceux du He219 à la place du réservoir de carburant principal (taille diminuée de moitié).

Pour conserver l´autonomie, la soute à bombe aurait comporté un réservoir supplémentaire et des réservoirs largables auraient été systématiquement prévus sous les ailes.

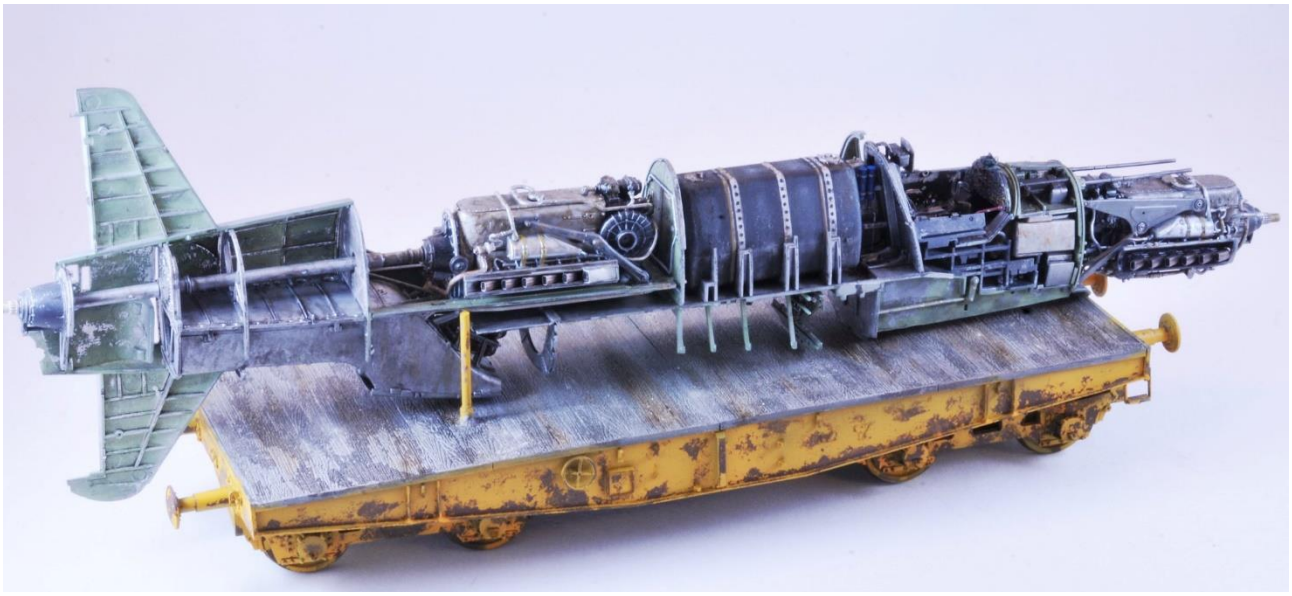
Diverses expérimentations pour l´armement étaient aussi prévues comme le remplacement du canon central de 30 mm par un de 55mm, voir l´installation de missiles filoguidés Kramer X-4.
Même flou artistique concernant la peinture.
Je me contenterai de montrer l´appareil avant modif, peut être en cours de peinture (suis pas encore décidé)
En attendant je teste le nouveau produit censé représenter la vieille rouille pour le matériel de voie ferrée.

Après relecture de l´étiquette, je crois m´être honteusement et lourdement fourvoyé....il doit s´agir de voies Ferrero.....bon pas grave la couleur est OK
Pulvérisation de la laque a cheveux puis du jaune dans la foulée (peut-être pas standard mais ça égaye et ça fait chantier!) Si quelqu´un peut m´infirmer sur la couleur du matons de montage utilisé à Stade en Mars 1945, je suis preneur !



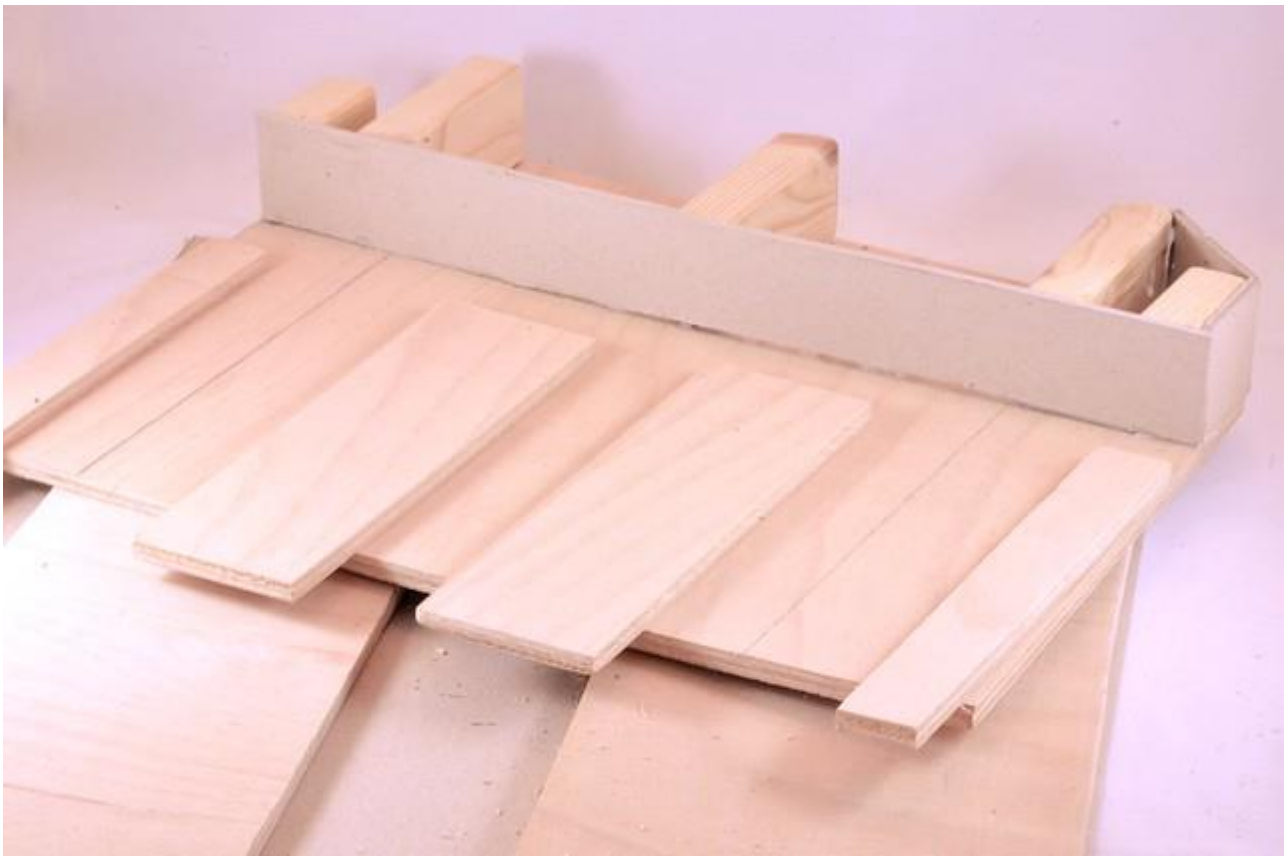
Ensuite on sort la Proxon et la brosse en fer rotative ..... et toujours ma difficulté á doser le cradage (j´ai regardé quelques photos de train sur le net, c´est crade et rouillé un train !)

On démasque, et on vérifie que le fuselage passe avec le tout.....tout cela est beaucoup trop propre (nannnn!!!!)



D´ ailleurs les planches c´ est vraiment pas mon truc, en en découpant un petit fagot je viens de mettre un coup de coude magistrale sur le pauvre Do335 qui a volé à l´autre bout de la pièce.

Donc là je suis en période recherche de zénitude, et me penche sur le décor.



Petite mise en place a blanc pour voir ou tout va se placer.

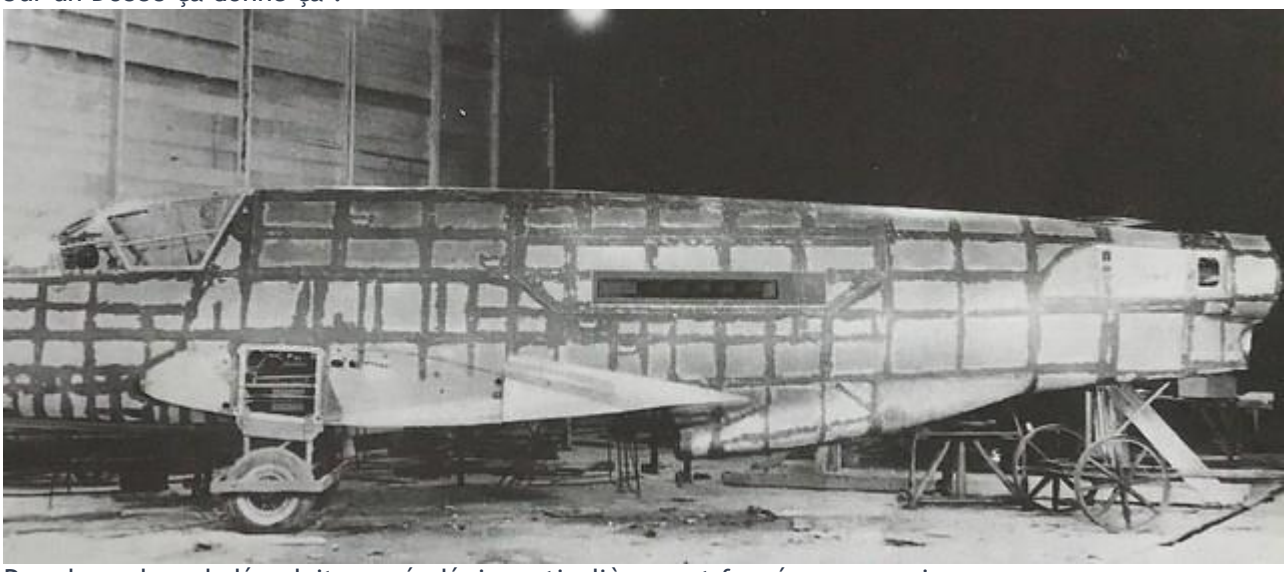
Quelques certitudes, ça va être gros, lourd et malgré tout le Dornier, tout en envergure, n´y rentrera pas en entier.

Bon je continue doucement sur le décor mais me bat avec la colle en spray, ça en fout partout, crade tout et on met trois plombes à nettoyer ses mains.

Alors je reflexionne sur le camouflage...l´idée est de présenter le Do335 M10 en cours de repeinturation après décapage à Stade pour l´adapter à son nouveau rôle de Nachtjäger.

Le métal nu plus l´apprêt sur les lignes de structure...un classique mais j´ai pas encore tester (pi ça fait peur)

Sur un Do335 ça donne ça :



Pour la couleur de l´enduit ça m´a l´air particulièrement foncé comme gris.

Surtout comparé à un Me262 dont la couleur de l´enduit est souvent interprété en gris clair voir crème.

Et pour un He162 ça a l´air encore différent.

Bon j´ai à longueur de journée des morceaux d´avion provenant des 4 coins de l´europe avec une couche de protection dans de jolies variations de vert pâle donc je comprends que chaque usine à sa variante alors reste à voir comment on procède pour cet enduit.

C´ètait sans doute appliqué au pinceau (voir à la truelle) à l´époque mais je voudrai tester a l´aéro pour garder une certaine finesse. Alors couche de gris masqué puis métal ou métal puis gris a la mano !!!

Je colle la partie bétonnée au-dessus de la porte coulissante. Précisons la colle Uhu en Spray est une vrai plaie a utiliser (ça file, ça fait des pâtés), la colle en spray Patex par contre est nickel.

Les portes sont justes placée pour marquer les emplacements.
La petite écoutilles en haut serra pour l´emplacement des piles en vue du futur éclairage.

Pour cela je recycle intégralement les fêtes de fin d´année : guirlande lumineuse plus protection des mèches de feu d´artifice .... je n´ai pas encore trouvé d´utilisation pour le vieux reste de bûche glacée (beuhhh!)

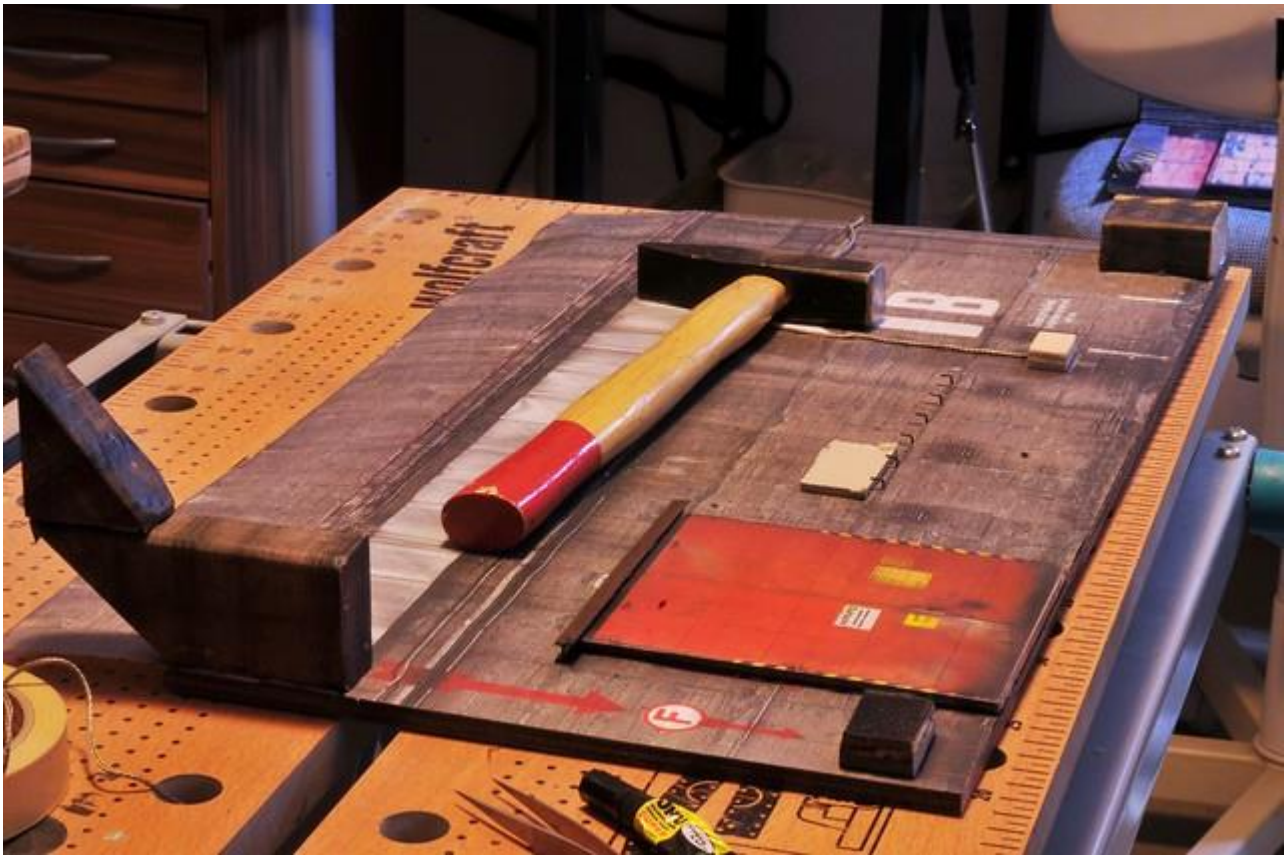
On peut coller les portes qui ont pris entretemps de l´épaisseur (trois mois de trempage dans une solution Nutella/mayonnaise)

Je "bétonnerais" le dessus de la tranche au final !

Encore une petite mise en place général...je vais en baver pour avoir un truc solide et stable au final ...il faut que je réfléchisse à divers renfort aux endroits stratégiques et commet les planquer.

J´entame doucement la seconde parois pour lui faire perdre sa limandeuse platitude.

Je continu en rajoutant tout ce qui est possible en relief sur le mur du fonds.



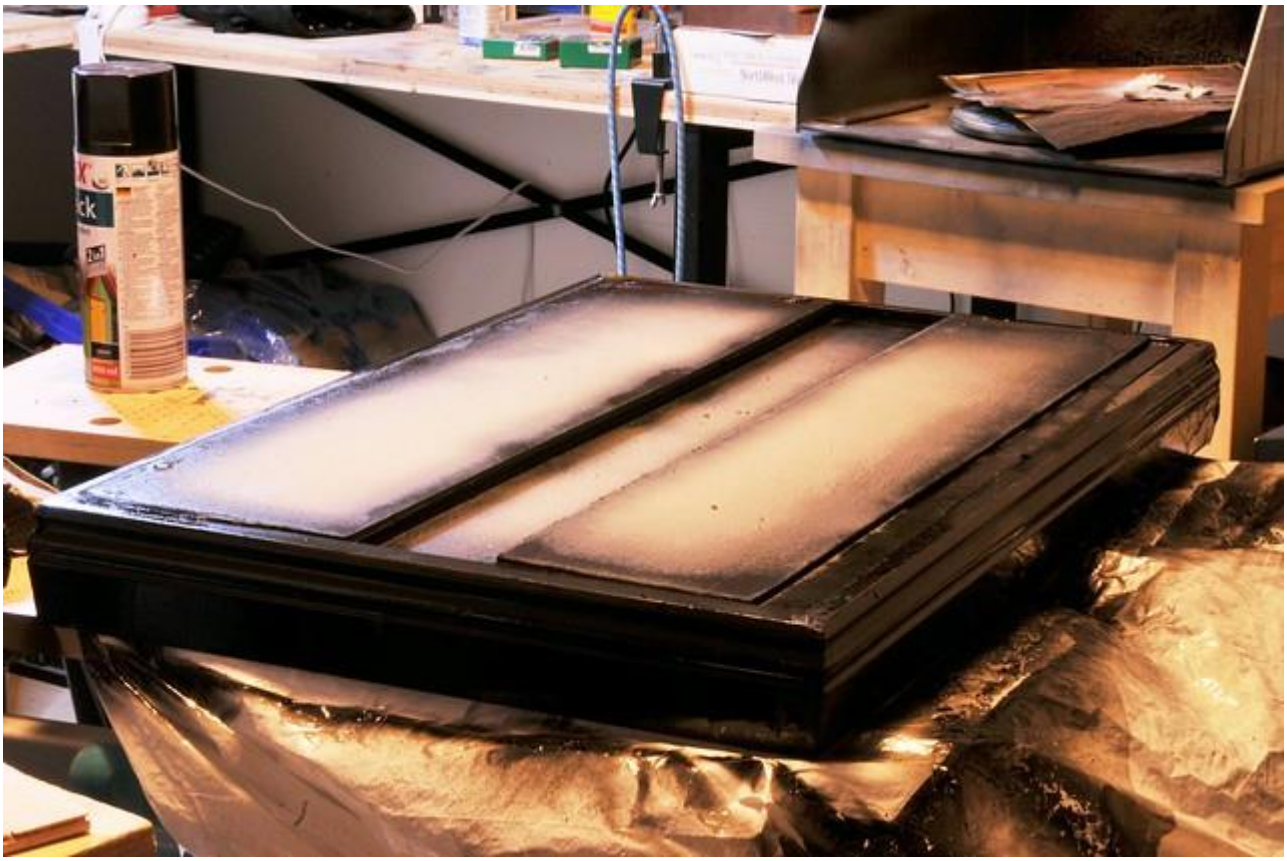
Le carton au milieu n´est là que pour placer les crochets en bonne position. Les câbles (recyclage Ikea) sont collés à la cyano, centimètre par centimètre (sous le marteau), c´est mega long !

Petit test avec le futur toit, à voir pour planquer les câble plus tard (sur le dessus!)

Je visse dans les blocks aux trois coins, la fixation du canal d´aération a ruiné le collage sur le mur du fonds...bref il y a encore un gros paquet de trucs à reprendre, y compris la grosse tuyauterie.

La fixation du pan en biais par vis n´a pas été de tout repos mais c´est solide et LOURD.

Je me bats avec mon socle avec ses satanés trois niveaux...c´est quasi fini mais j´ai cochonné une partie de l´atelier.



Et tout ça , alors que je pensais bricoler un diorama pour se retrouver avec une nouvelle cabine a peinture (moche en plus).

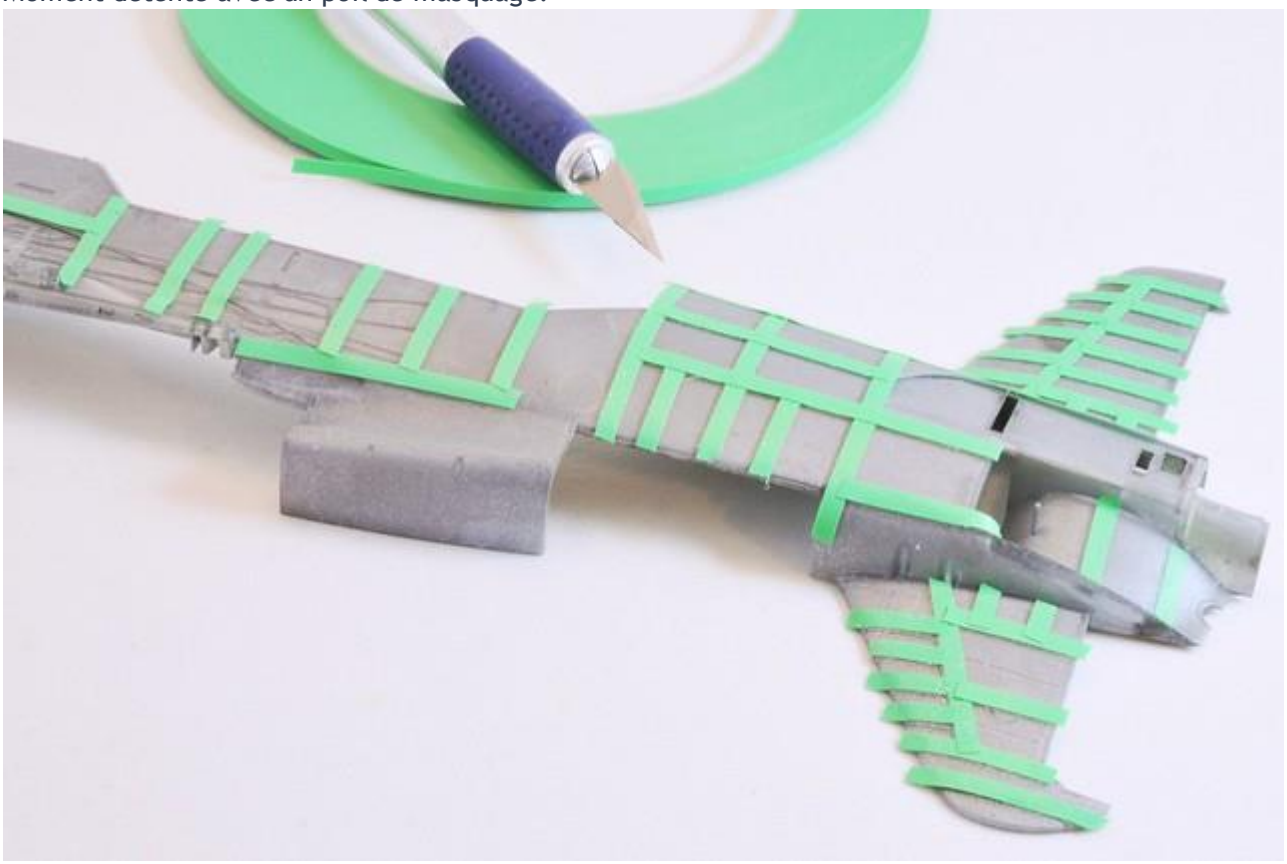
Le socle est quasi fini, l´installation des rails et traverses à patiner individuellement n´a pas été que une partie de plaisir.
Je suis en train de bricoler trappe et grille d´égout en relief.

C´est grand c´est lourd et je ne sais déjà pas quoi en faire.

Cela fait un paquet de temps que je bricole en parallèle pour tout le bordel qui viendra dessus .....je découpe, transforme un peu de tout (crochet en cintre de robe Barbie...morceau de Playmobil, reste de Verlinden) et surmoule le tout.

C´est prêt pour la peinture maintenant.

Moment détente avec un poil de masquage.



Pour la peine je fais le pied de grue !!!

Pour cela je pschitt la rouille, la laque, la belle jaune, la belle bleue, label rouge.

Et j´entame des morceaux de grue et poutre en tout genre.....pour tout vous avouer, je n´ai encore foutrement aucune idée de comment je vais placer tout ça !!!!!

C´est pas encore total peintu et il manquera un gros jus bien gras pour bien lubrifier tout ça !
M´enfin c´est quasi fini.

C´est bien fragile comme il faut, il me tarde de fixer tout cela au diorama d'avant que cela n´explose.

Ca prend un temps dingue à bricoler. J´ai hâte de me retrouver avec un bon vieux fuselage et une bonne mise en croix bien classique !!!!

Je zoom un peu car pas bien sûr que je reverrais ces détails une fois installé (surtout les graffiti sur les poteaux)

En place cela devrait donner un truc dans ce goût là. Il va falloir un paquet d´ajustement pour trouver la bonne situation ainsi que la longueur de chaîne correcte etc etc .

Bon je vais pouvoir retourner un peu sur l´avion, je viens de recevoir ma poudre métallique Uschi et pâte True Métal AK pour tester un peu.

Un peu de fuselage ca soulage.

Un poil de paneling, panurage bref panneautature (on se comprend !) avec de l´Aclad alu, du True Métal Dark Alu, de la poudre Uschi acier et reprise avec du Smoke Tamiya .

Ensuite reprise des lignes en gris clair pour simuler le ponçage.

Puis je repasse les lignes en gris foncée a l´aérographe pour simuler l´enduit....je suis à la limite de ce que je peux faire comme taille de trait

Et je sais, je sais, on avait dit que le pré-ombrage c´est trés mal.....mais c´est pas destiné à être recouvert

Pour patienter je fais les brocantes de la région.....
C´est fou le nombre de saloperie que l´on peut dénicher (pi au 1/32 en plus, ca n´aide pas!)

Même des caisses Focke-Wulf alors que je cherchais du Dornier voir au pire du Heinkel....c´est ballot!

Je végète sur ce projet alors je me remotive sur les persos.

Alors immense respect pour la communauté figuriste.....peindre les figurines n´a jamais été mon truc et comme tout le monde sait a quoi devrait ressembler un visage c´est très dur de faire quelque chose d´acceptable. En plus ca prend un temps fou!

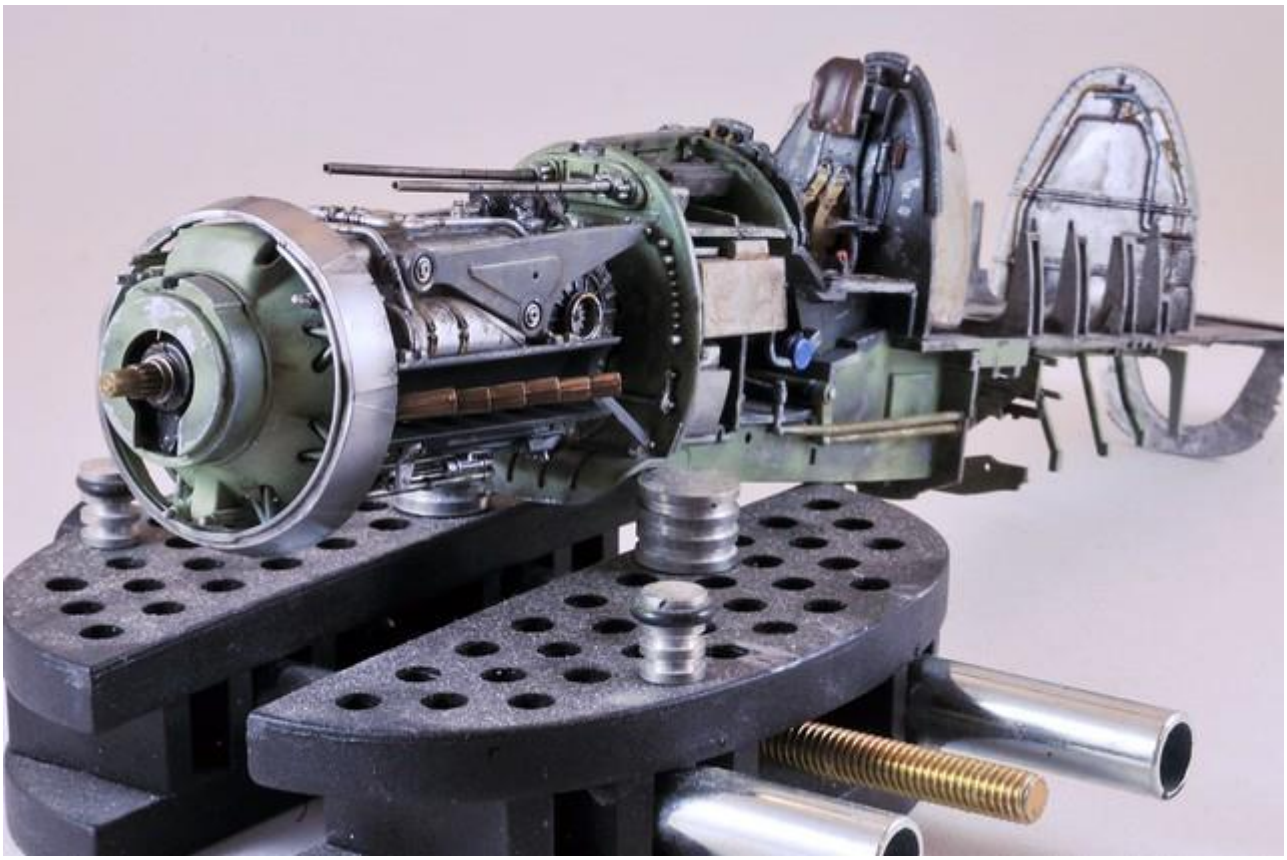
Je voulais tenter de m´améliorer et faire des ombrages et les yeux.....je me retrouve avec une joyeuse (quoique!) bande de zombie (on dirait le prochain Ironsky c´est dire)

Même pas sûr de ne pas tout foirer en tentant de faire les pupilles (c´est minuscule !)

Restera à disséminer tout ce petit monde un peu partout

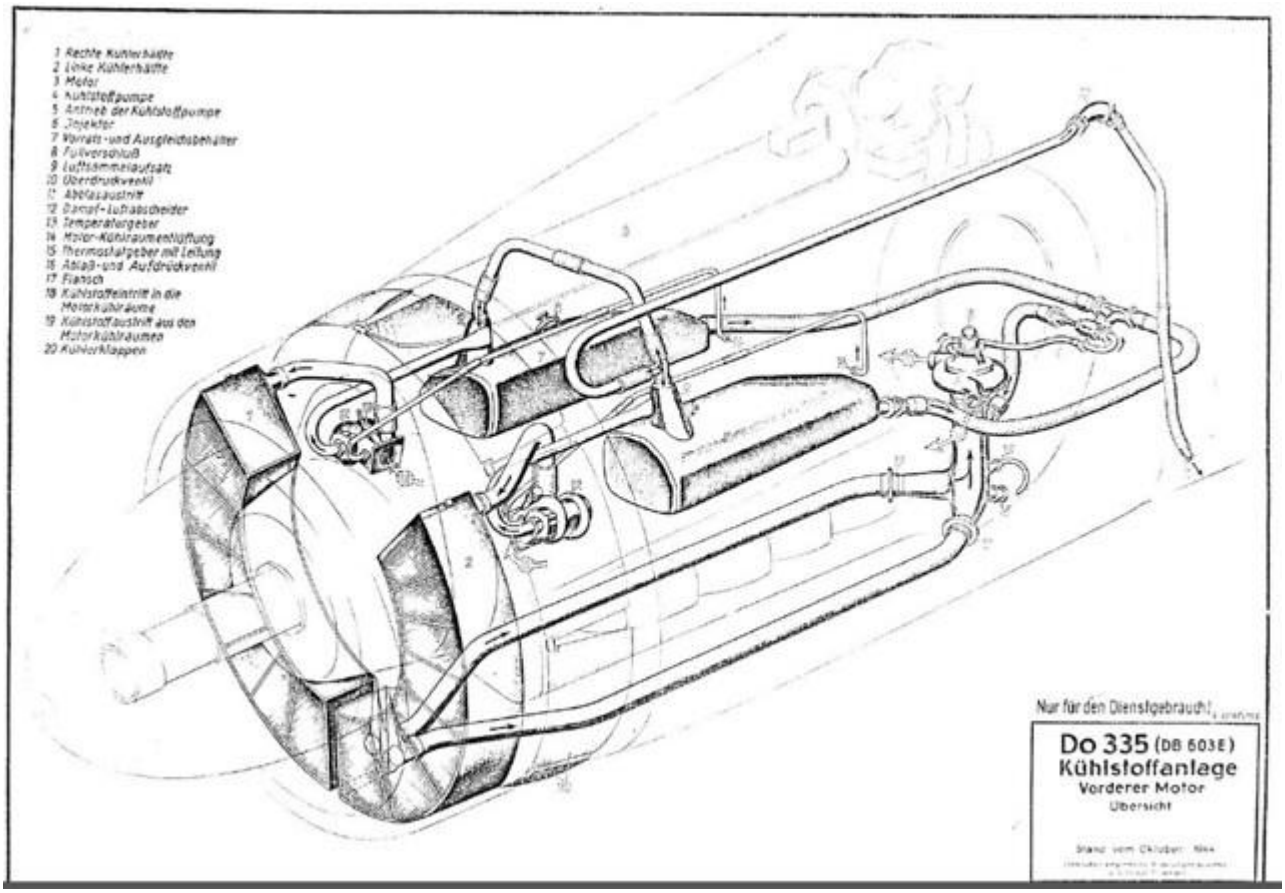
Je continue doucement avec le système de refroidissement frontal et radiateur annulaire. Le système d´ouverture de chaque "pétale" est détaillé, il faut bien une grosse heure pour coller correctement chaque vérin à l´intérieur.

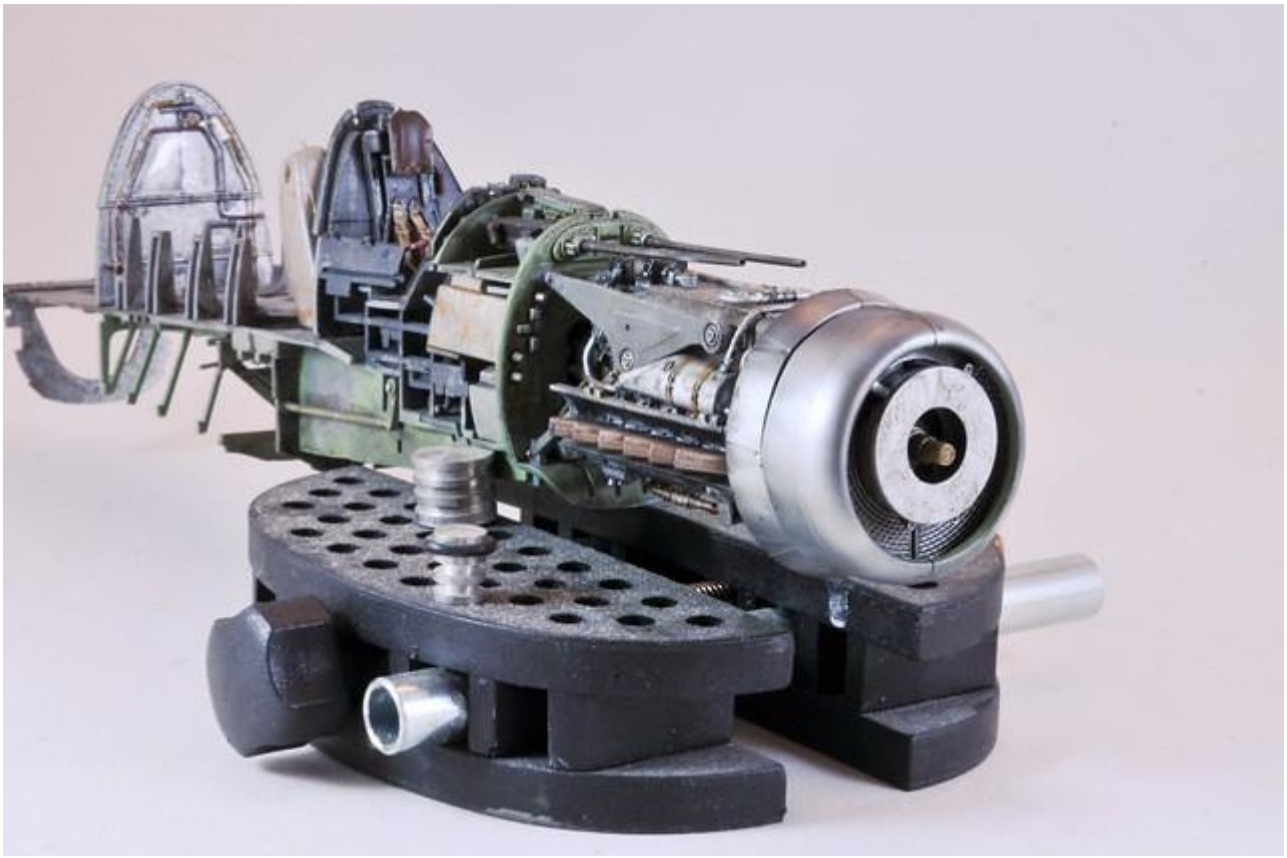
C ´est long, on ne verra rien au final mais c´est instructif sur le fonctionnement du système...bref toute la philosophie ZM !!!!!



Pas facile de centrer correctement le tout, les collages manquent de solidité mais on va doucement y arriver.

Comme sur le vrai le radiateur n´est fixé que par sa tuyauterie et il faut faire attention à tout bien placer.





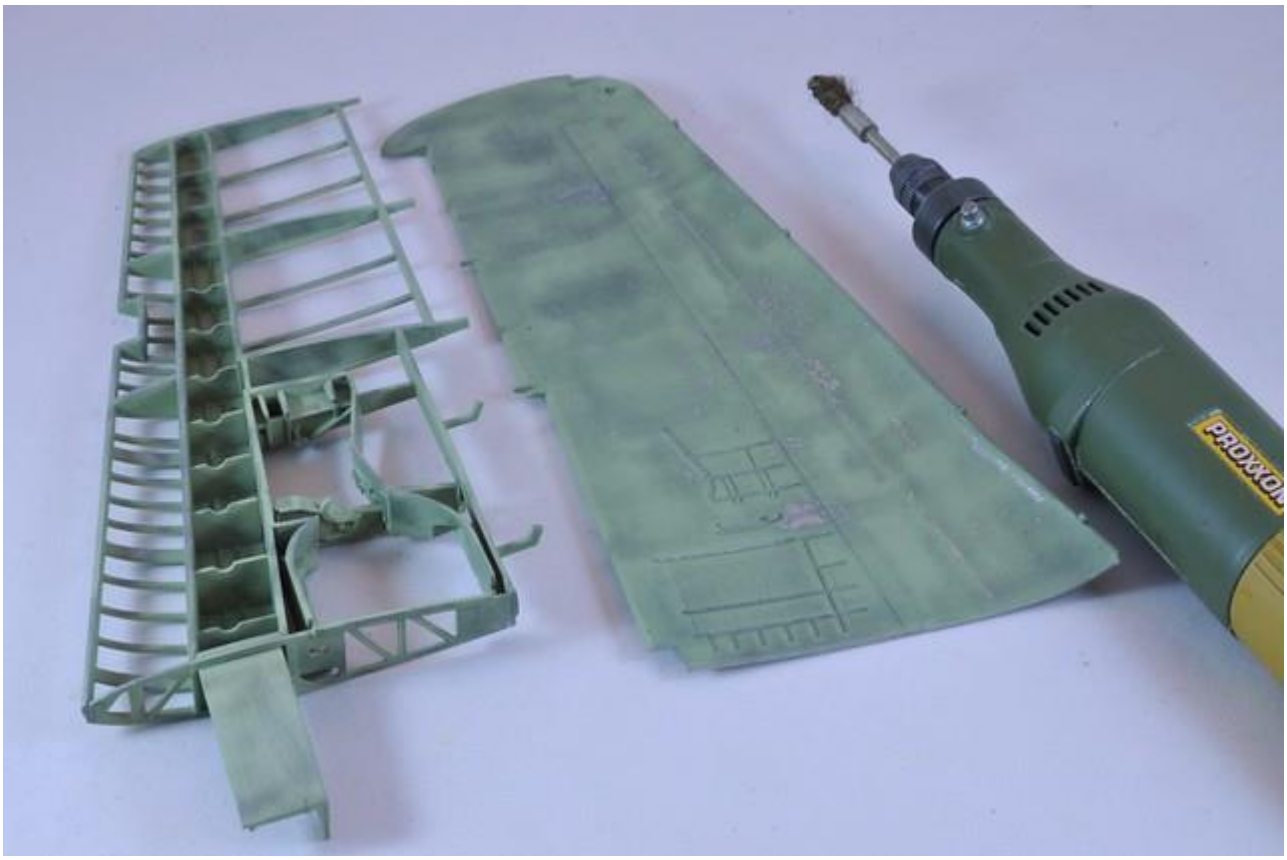
Je place à blanc avant collage car c`est sportif.

Pour se détendre j´entame les ailes !!!!!!!

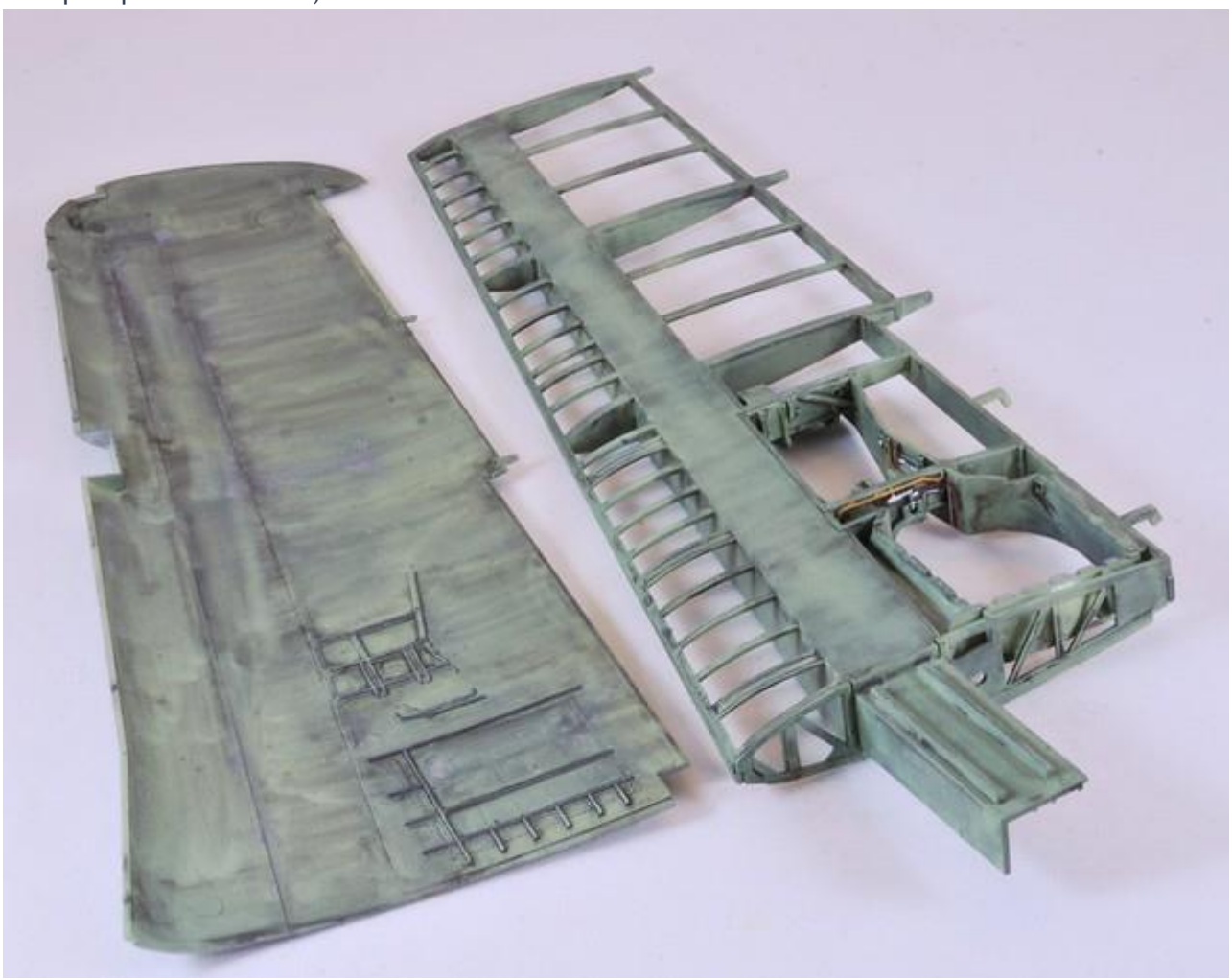
Gros week-end end sur les ailes avec le montage de toute la structure interne, les parois du train comprennent une bonne dizaine de pièces.

Une fois monté pschitt de l Alclad alu, du XF21, de la laque a cheveux puis du Xf71

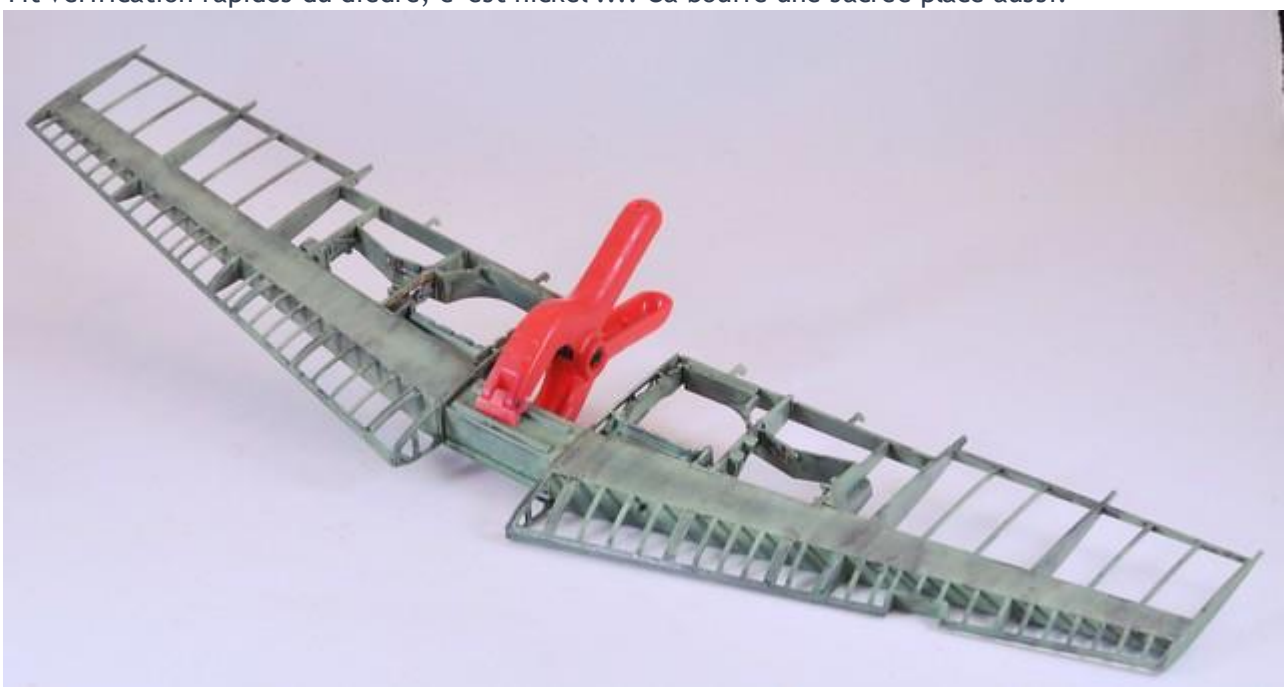
Ensuite un peu de fun en sortant la Proxon et la brosse métallique. Il suffit de doser les passages pour faire ressortir soit le XF21 soit l´alu (soit un trou mais lá c`est trop!!!)



Puis jus bien gras de chez gras (OK, trop gras, bon comme d´habitude dans ce que je fais en ce moment ça sera planqué au final !!!!!)



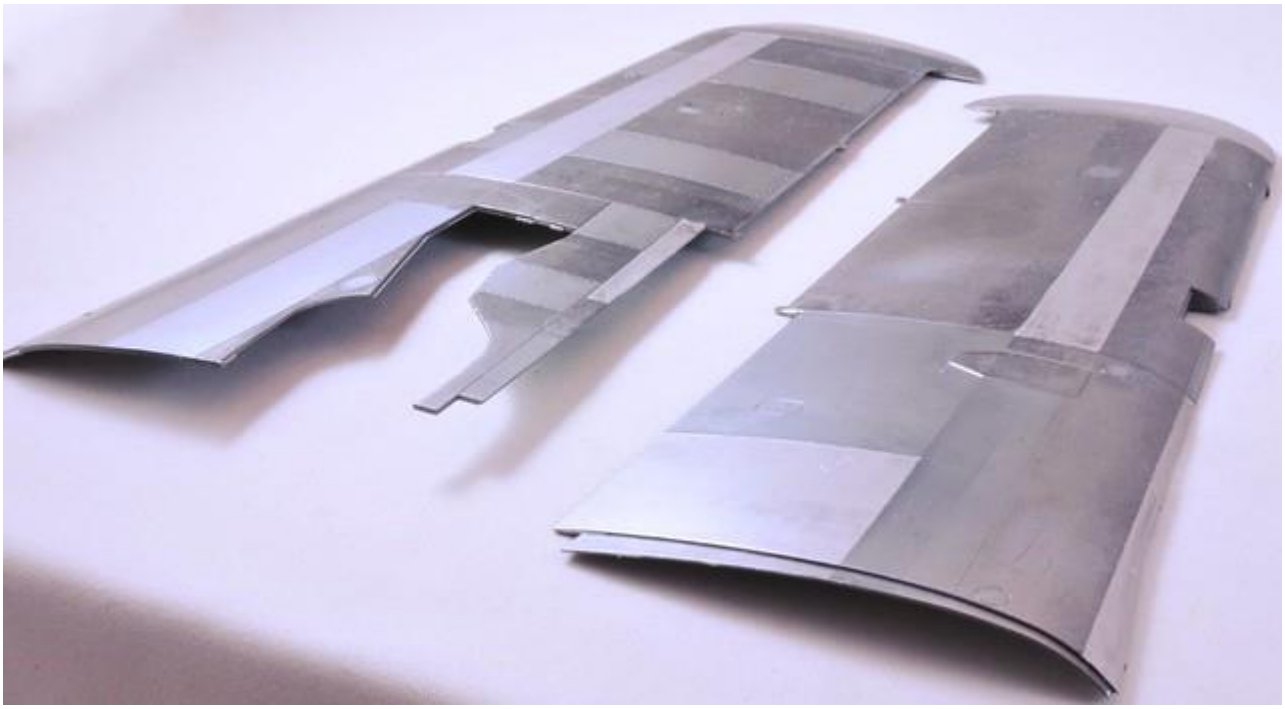
Tit vérification rapides du dièdre, c´est nickel !!!! Ca bouffe une sacrée place aussi.



Peinturation, patinarage puis collature du réservoir ailaire, des bouteilles d´air comprimé et de l´accumulateur.

Je pschitt l´Aclad alu Airframe extérieur et me prépare psychologiquement au panneling avec la poudre Uschi et la pasta Akka.

Je panel, tu panels, il eut fallu que nous panelation!!!!

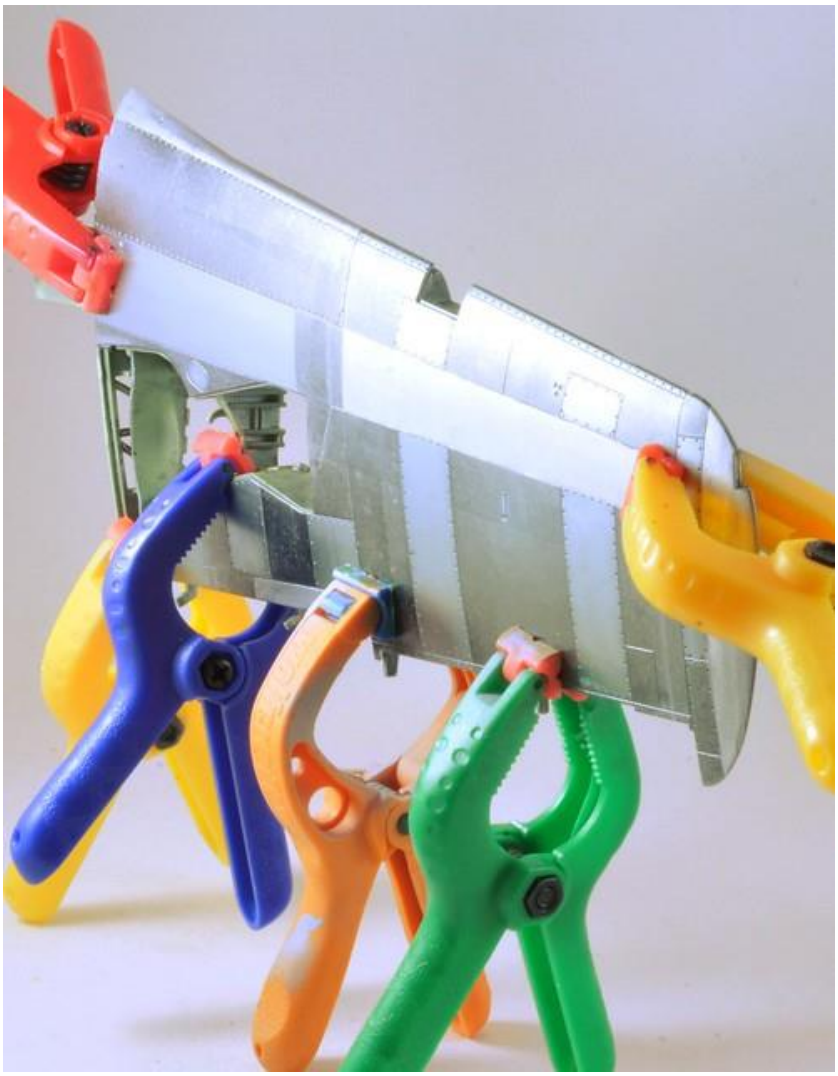


J´aime bien la poudre Uschi, très sympa et simple à utiliser.

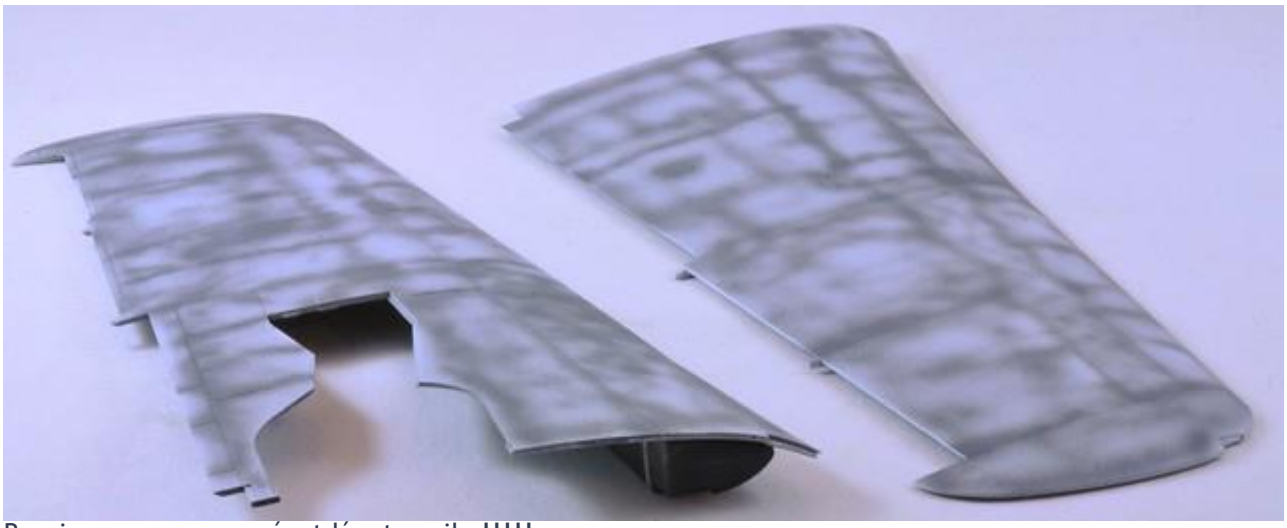
On colle la structure interne. Il va falloir s´y reprendre un paquet de fois car il y a un paquet de recoin qui doivent bien s´appliquer.

Notez le comparatif discret avec une aile de Horten qui trainait.

Le other side. Va falloir que je m´occupasse du phare d ailleurs

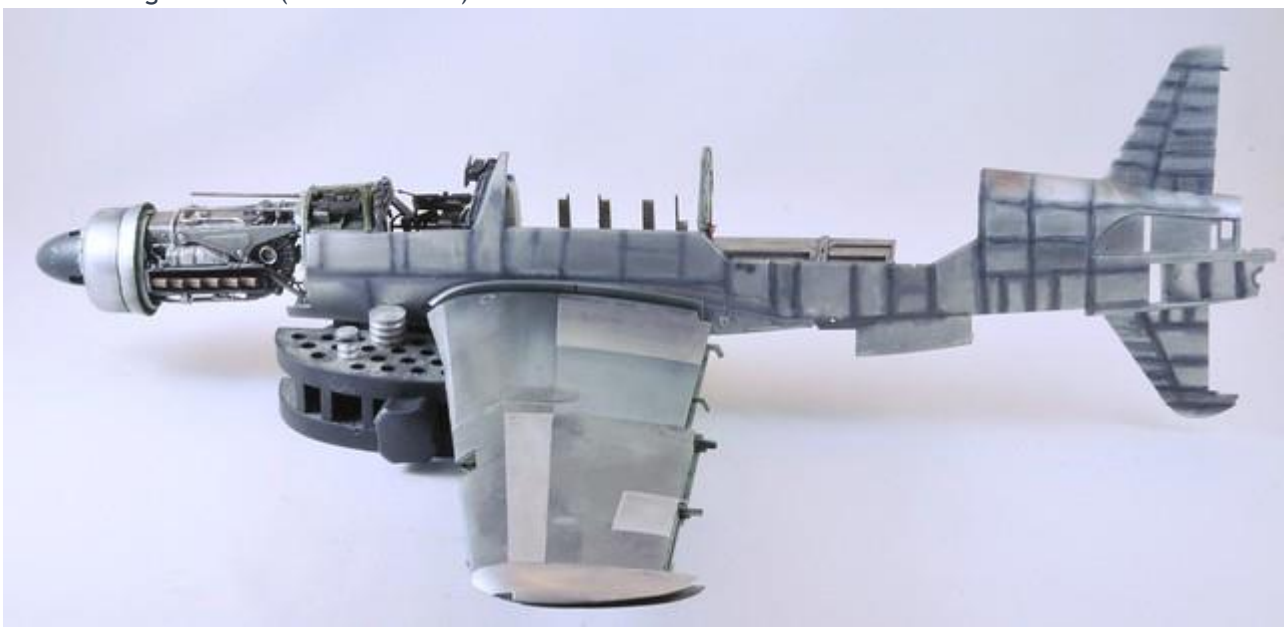


Et une fois à l´aile quasi finie, on recouvre le tout avec un apprêt et on badigeonne un pseudo pré-ombrage en prévision du camouflage (je sais le pré-ombrage c´est mal!!!)



Bon je vous rassure c´est l´autre aile !!!!!

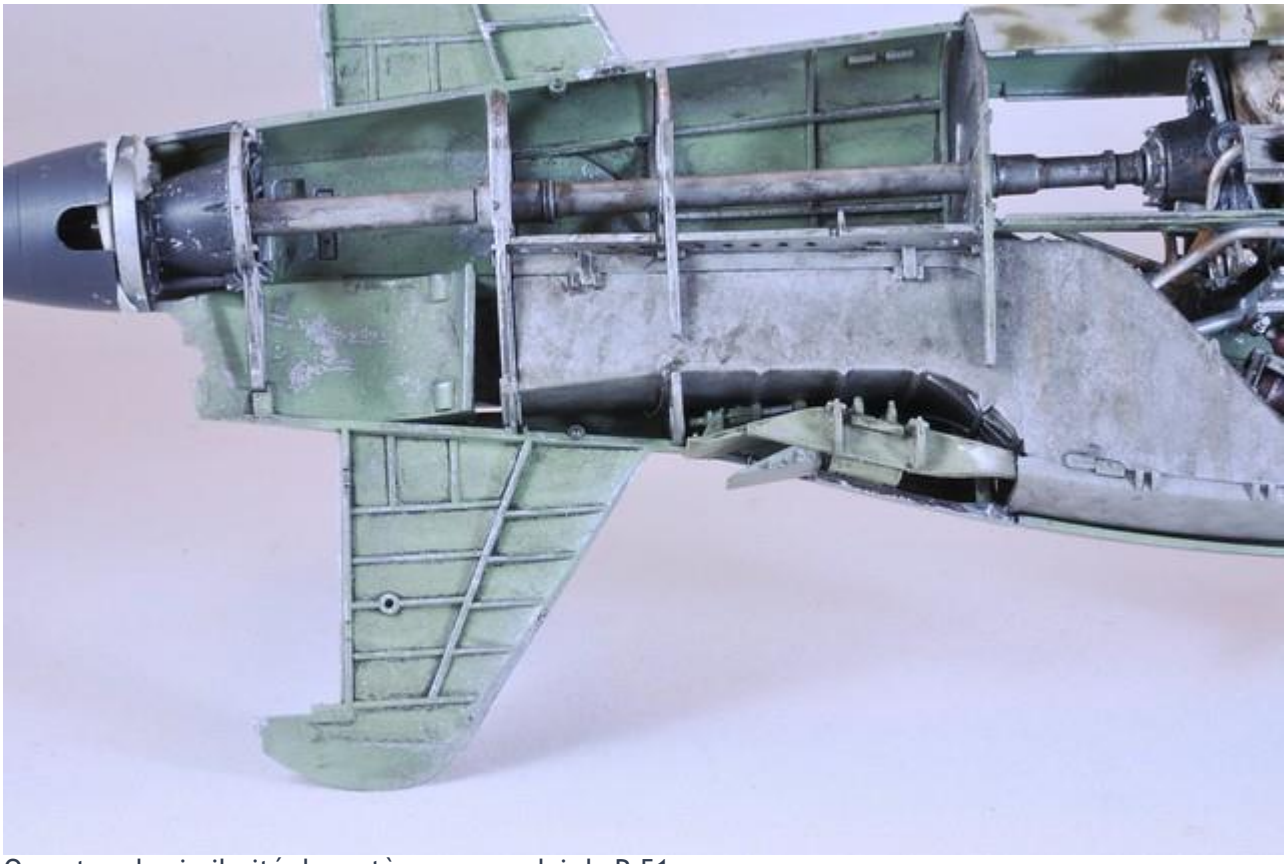
Collage millimètre après millimètre de la structure du fuselage.
Petit mariage à blanc (voir en blanc!)



Ça commence, après un temps certain, à ressembler a un fourmillier.
Bon il faut dire je ne suis pas pressé....contrairement à de l´Unicraft je savoure chaque minute de ce ZM et appréhende presque de m´approcher de la fin (mais j´ai encore beaucoup de marge)

Je passe un coup de Proxon sur la casserole pour faire apparaître la couche de gris foncé et l´alu et entame les trains.

Je commence à bosser sur la myriade de trappe en tout genre....un vrai puzzle 3d en préparation.
Une mâtinée complète pour le systématique d´extraction d´air de la prise ventrale, avec une demi-douzaine de pièce. Notez le vérin actionnant l´ouverture du clapet ventral.



On notera la similarité du système avec celui du P-51.

Il est temps de recouvrir tout ça ("couvrez donc ce Dornier que je ne saurai voir !!!!")

J´ai l´impression bizarre d´équiper un chevalier du 15eme siècle!!

Une fois les multiples plaques en place ça donne un truc qui ressemble enfin et sévèrement a un Dornier Do 335. Il faut dire que a force d´avoir le pif sur les multiples sous-ensembles on perd un peu la finalité de la chose.

Je note qu´il faut que je repatine les trappes supérieures (du réservoir et du moteur arrière) ainsi sans doute que le radiateur annulaire.

Je voulais un camouflage qui changeait du standard DO335, premier exemplaire Nachtjäger oblige... Évidemment l´exemplaire M10 ayant disparu de Stade en Avril 1945 sans aucune photo, on peut se permettre d´extrapoler tout et n´importe quoi!!!! J´ai donc opté pour le nawak

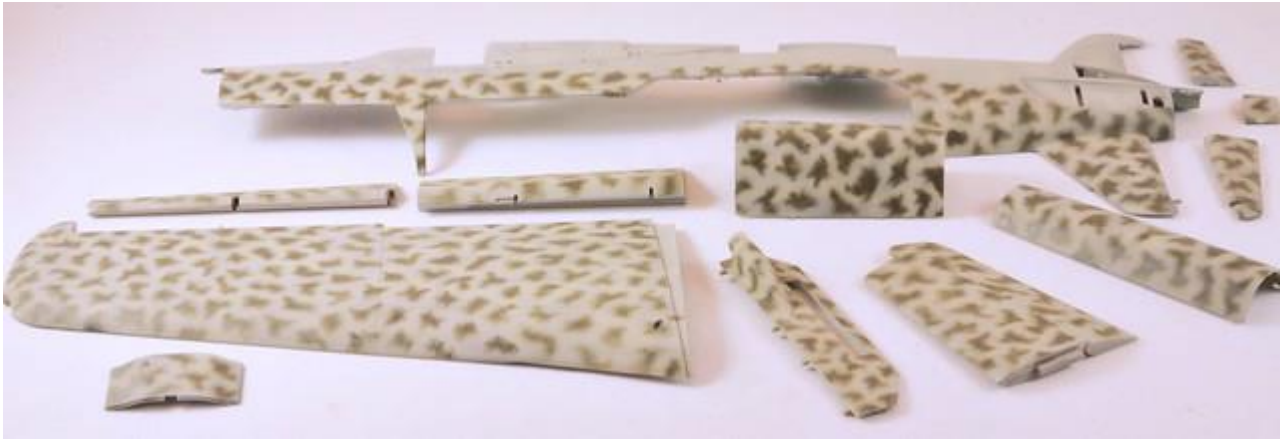
Après une couche de Tan je pris une grande inspiration en remplissant le godet de Braun Violet (qui vire d´ailleurs sur le vert...c´est trés Space!).

C´est dans ces moments là que je béni le système de réglage arrière de l´Infinity, bloquant la gâchette de l´aero quasiment au minimum et qui m´a évité pas mal d´angoisse de faire de grosses tâches non désirées (syndrome de la pulvérisation précose) et surtout pas mal de crampe de doigt.

La pression est baissée progressivement au minimum syndical.

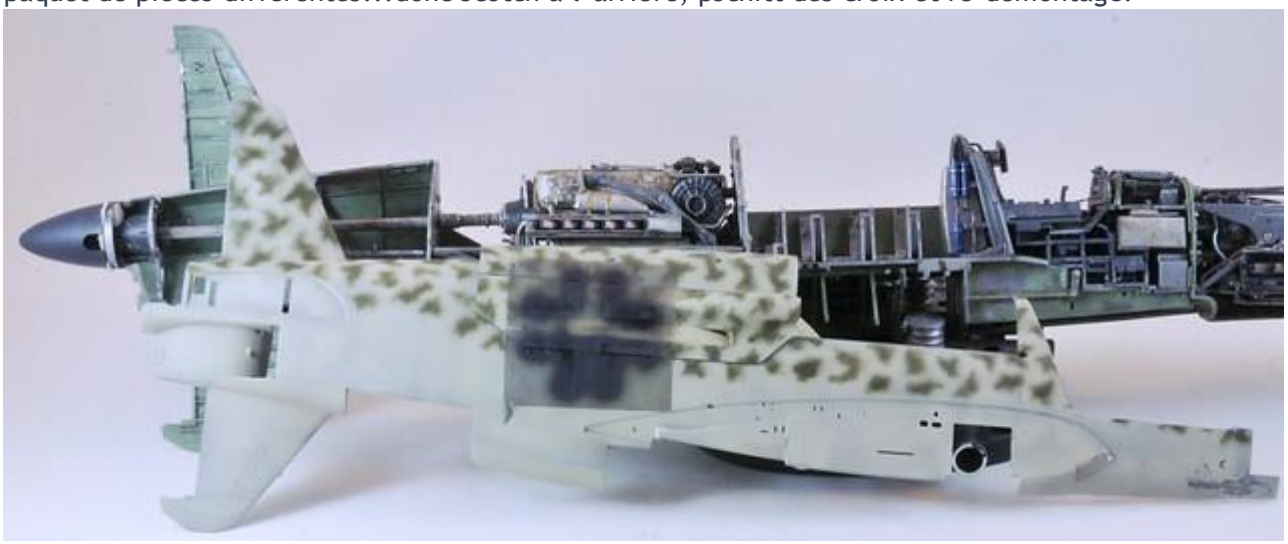
La grosse difficulté est de trouver constamment l´inspiration pour faire des tâchounettes de formes différentes mais de taille quasi identique.

Bref c est long!



Dans ma furie mouchetienne j´ai même pulvérisé le gouvernail inférieur qui n´avait rien demandé.

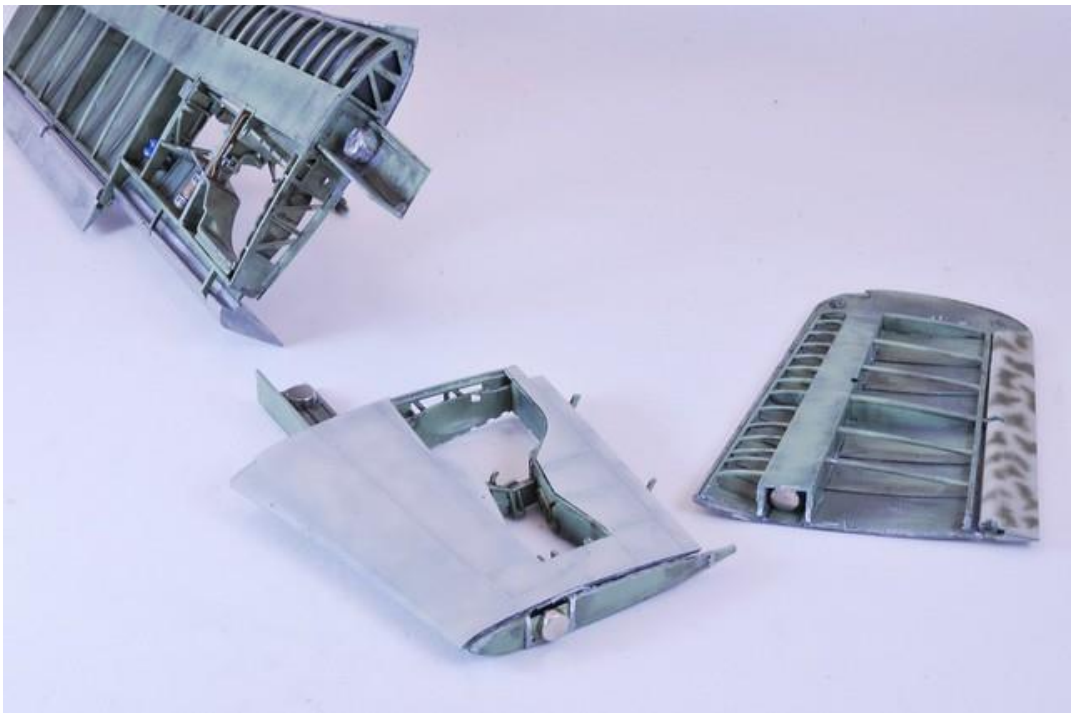
Petit problème pour pulvériser les Balkankreuz, il faut reconstituer le puzzle car celle si se retrouve sur un bon paquet de pièces différentes...donc scotch à l´arrière, pschitt des croix et re-démontage.



Quelques pétouilles au démasquage mais rien de bien méchant....l Oramask est vraiment nickel, j´en ai fini mon stock, il va falloir me réapprovisionner dare-dare d´ailleurs.

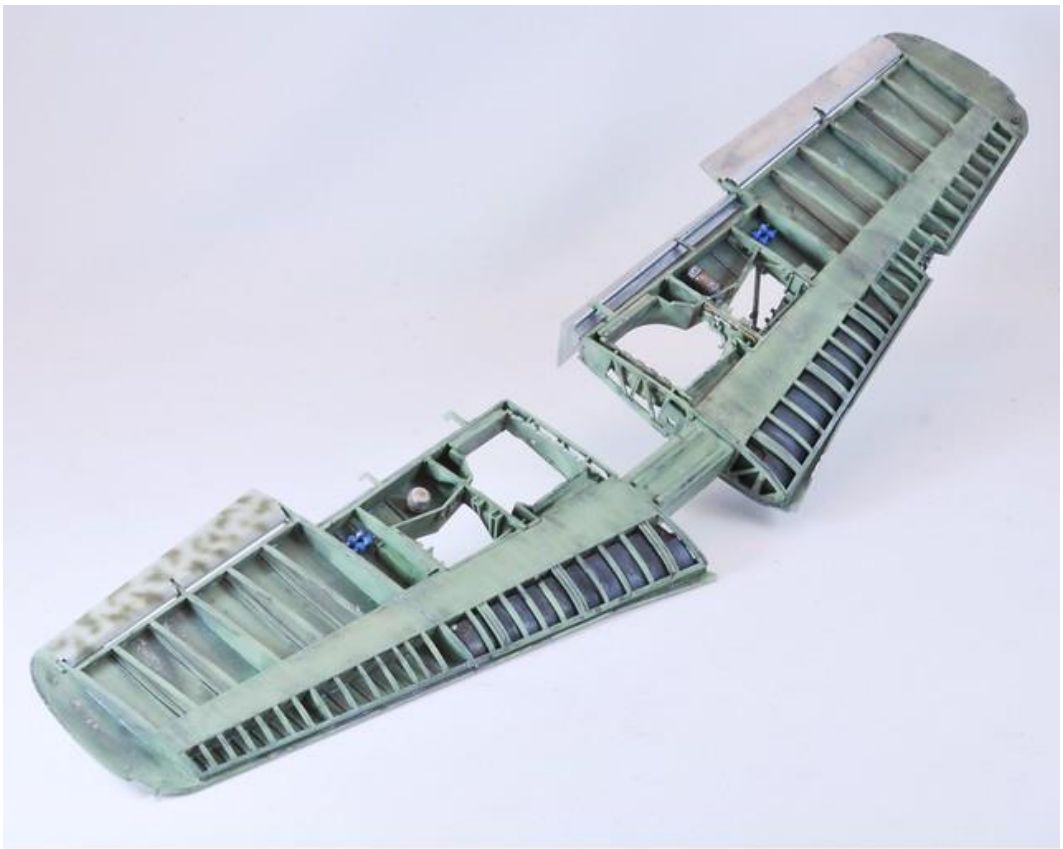
Ensuite il va falloir que je m´attelle au découpage (propre, j´appréhende) des ailes. Le bestio en entier ne daigne même pas rentrer dans le dio.

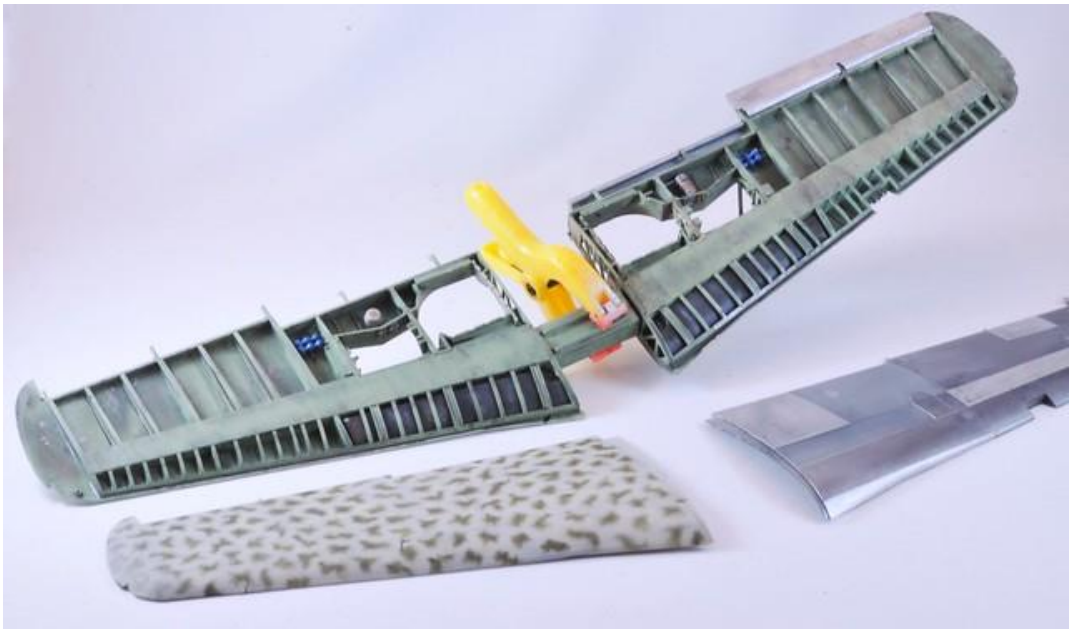
J´avais un gros problème pour présenter l´avion dans son ensemble ou dans son diorama car l´envergure dépassait largement.
Venant de recevoir le paquet de super aimant commandé la semaine dernière j´ai pu sortir la scie Tiger et charcuter allègrement.



Une fois les morceaux séparés il s´agit de placer les aimants correctement est surtout de les coller à mort...(il y en a quatre sur la photo, sauras tu les retrouver) Vu la puissance des aimants j´ai dû mis reprendre un paquet de fois, ceux-ci se jetaient les uns sur les autres comme des fous furieux, arrachant au passage de gros paquet de cyano mi sèche.
Au final, lorsque l´on présente gentiment les aimants en face des autres, ils s´accouplent (Ah Amour!!!) dans un joli claquement sec et on se retrouve avec la même pièce qu´auparavant...mais démontable.

Et...clac !!!!





Par cette grosse chaleur j´organise le mariage, dehors au soleil couchant sur le pont du Lexington (ou une table de jardin moisie, c´est pareil)

Photos un poil miteuses mais c´est plus pour se rendre compte de la taille du bestio et noter que la peinture alu apparaît de façon complètement différente en fonction des angles de prise de vue.

Ca baille copieusement sur l´aile mais ce n´est point collé.(à moins que j´aimante cela aussi !)

Ah et pour ceux qui s insurgeassent de voir un Do 335 sur porte avion je rappels que deux exemplaires ont appontés sur le HMS Reaper (et même qu´ils n´étaient point tout seul mais accompagnés d´une dizaine de Me262, de 4 Arado 234 et de 3 He 219).

Si si, les deux derniers au fonds, prêt du radiateur !!!!!

Petite soirée collage...le traintrain quotidien.

L´assemblage des pièces Zoukei Mura est excellent, ca tombe pile poil à blanc, il ne reste qu´á glisser un soupçon de colle Tamiya....du bonheur à assembler.

Pendant que j´y suis, autant monter l´autre.

Je patinasse un chouilla le dessous et, clac, je remonte tout.

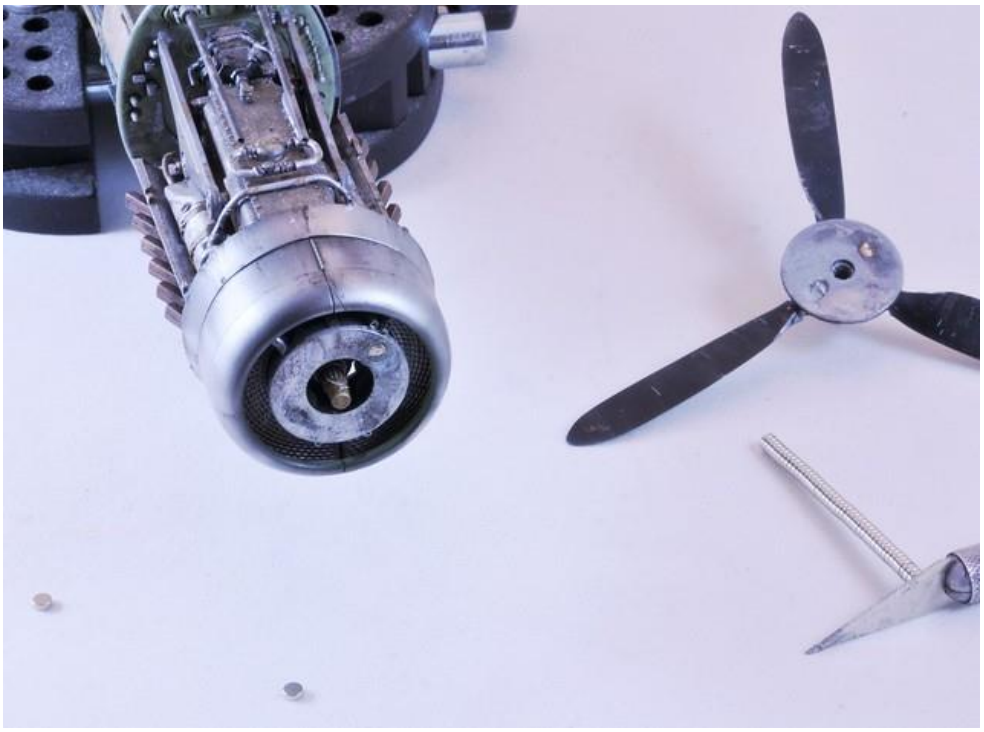
Petit test....yes ca tiens !!!!

Le train avant est monté dans la foulée ainsi que le truc bizarre qui sera à l´avant !

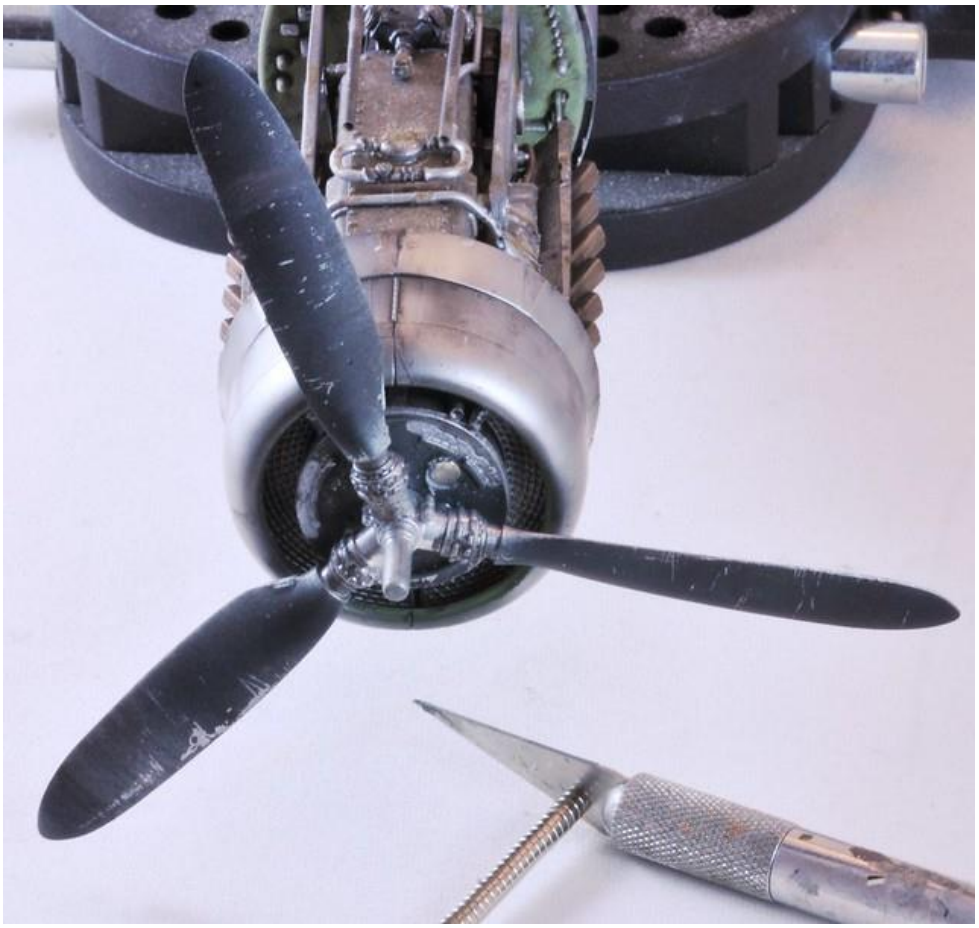
Emballé par les premiers aimants, je m´en recommande une petite fournée.....une toute petite fournée (du 1mm)

Toujours dans le but de faciliter un éventuel transport/rangement je tente la fixation magnétique des hélices.

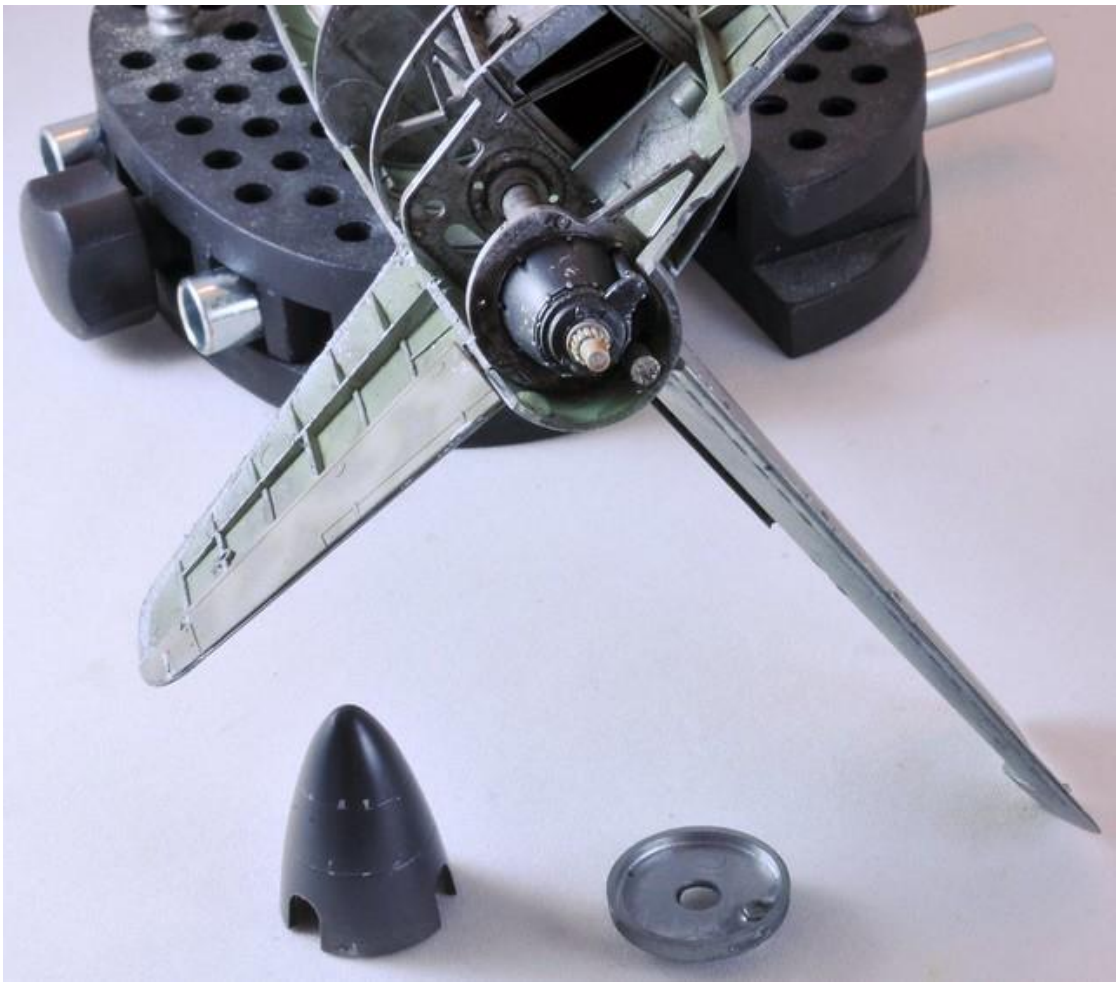
Avec une fraise il faut donc creuser l´emplacement des aimants, emplacement auparavant reporté sur les pièces à base de peinture fraîche.



C´est pas bien gros, la moitié du temps les aimants sont dans le mauvais sens (même pôle quoi) et c est un peu la plaie à manipuler (pas avec du métallique of course) et à coller à la cyano (j´en ai plein les mimines)



Un seul mini aimant et l´hélice met en place dans un désormais classique petit "clac" sympathique. C´est pas ultra puissant (c´est petit) mais cela suffit pour maintenir l´hélice tête en bas!



Même punition pour l arriére! (C est pas gros)

Historie de ne pas commencer par une prise de tête, on se détend avec le masquage de la verrière, truc généralement pas folichon sauf que Zoukei Moura a eu l´extrème bonne idée de fournir les masques..donc en 4 minutes top chrono c´est terminé.

Pschitt de la couche intérieur puis de l´l´Alclad alu, rien de bien grave.

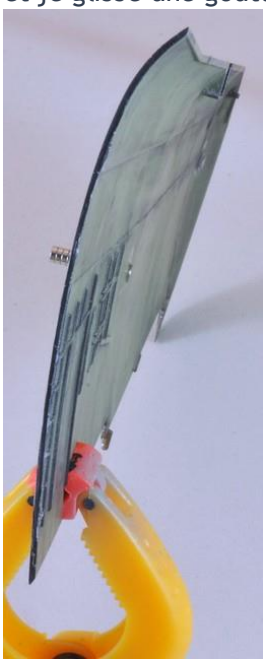
Bref au final on se retrouve avec un paquet de sous ensemble plus que conséquent. Et comme je souhaite ouvrir ou remonter tout ce joli monde a ma guise je poursuis sur ma lancée magnétique ..... en gros j´en fous partout .... oui mais comment faire pour bien les placer?

Je commence par placer un aimant (un gros , un petit, une pile, cela dépend de la taille de la pièce à faire tenir!) au pif (un endroit bien calé en vrai) dans la plus gros pièce (aile, fuselage, réservoir)

Là par exemple, le gros truc coincé avec le lest dans le réservoir central.

Le petit aimant du panneau le plaquera au final sur le fuselage.

Pour placer les deuxièmes aimants, une fois les premiers bien collés (car ca vole assez rapidement croyez moi), je mets la pièce en position, place un aimant sur le dessus, celui-ci attiré par l´aimant n°1 va se mettre pile poil en place (mais du mauvais côté), je marque au crayon, retourne la pièce. En maintenant les aimants sur le tracé, je balance négligemment un autre aimant sur le bon côté, il se place automatiquement sous les autres et je glisse une goutte de cyano pour finir.



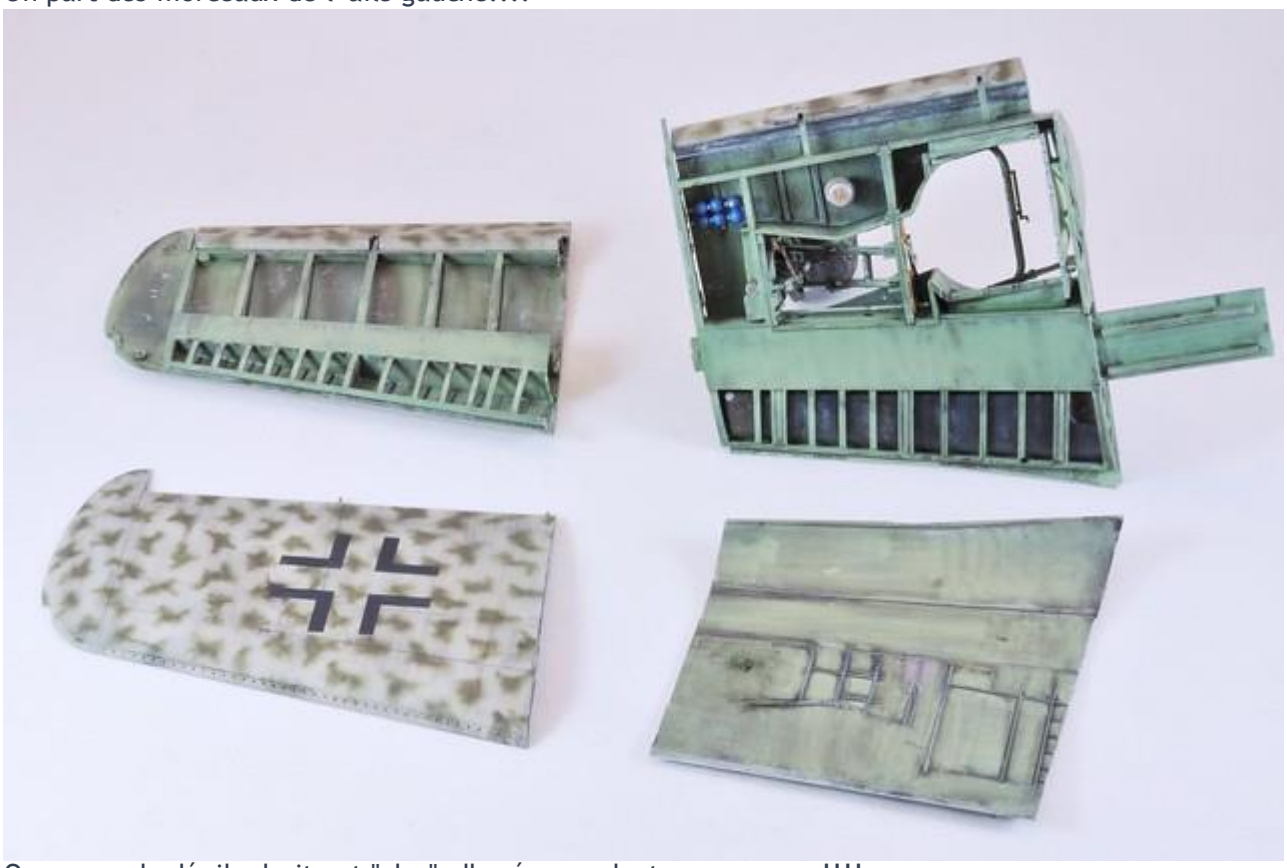
Je ne suis p´tet pas bien clair mais ca marche nickel!

Au final je me retrouve avec des petites piles d´aimants disséminées un peu partout sur le fuselage et les ailes, et des aimants tout seuls sur les parties à assembler.

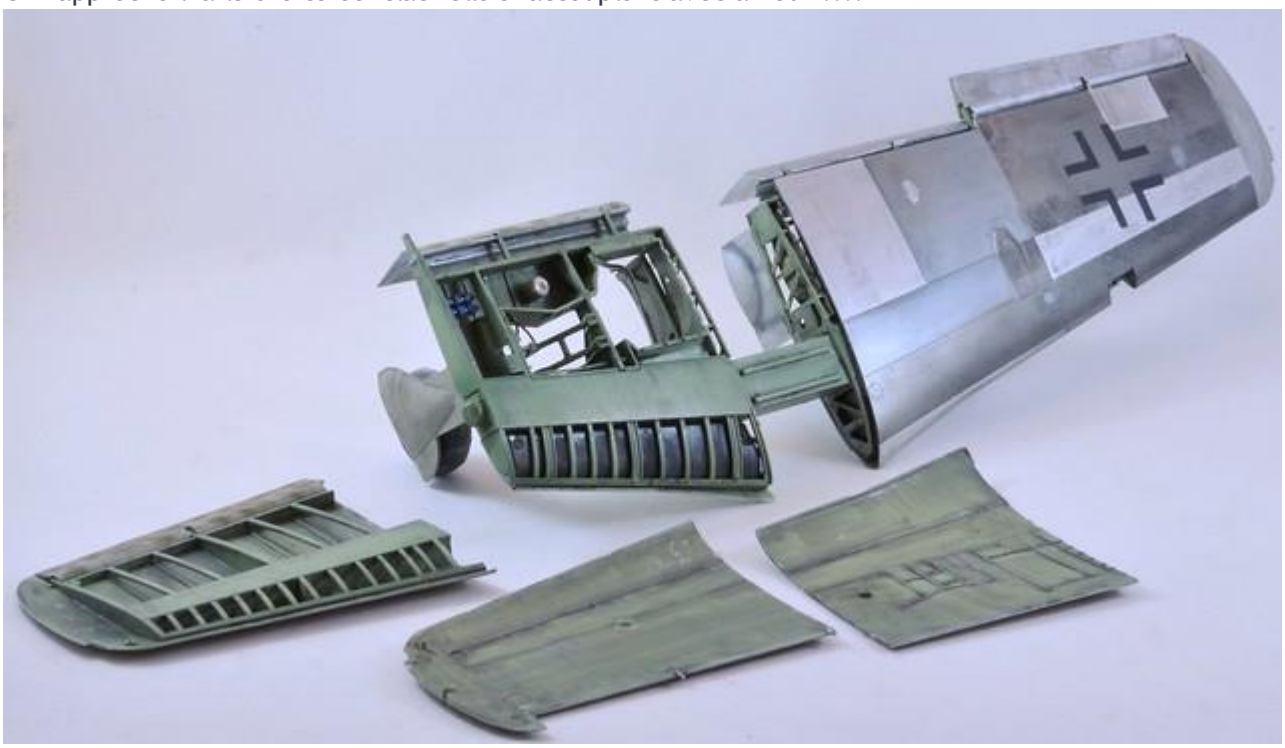
Alors un petit coup de peinture pour planquer les aimants et je suis paré pour le championnat du monde de fast maquette.

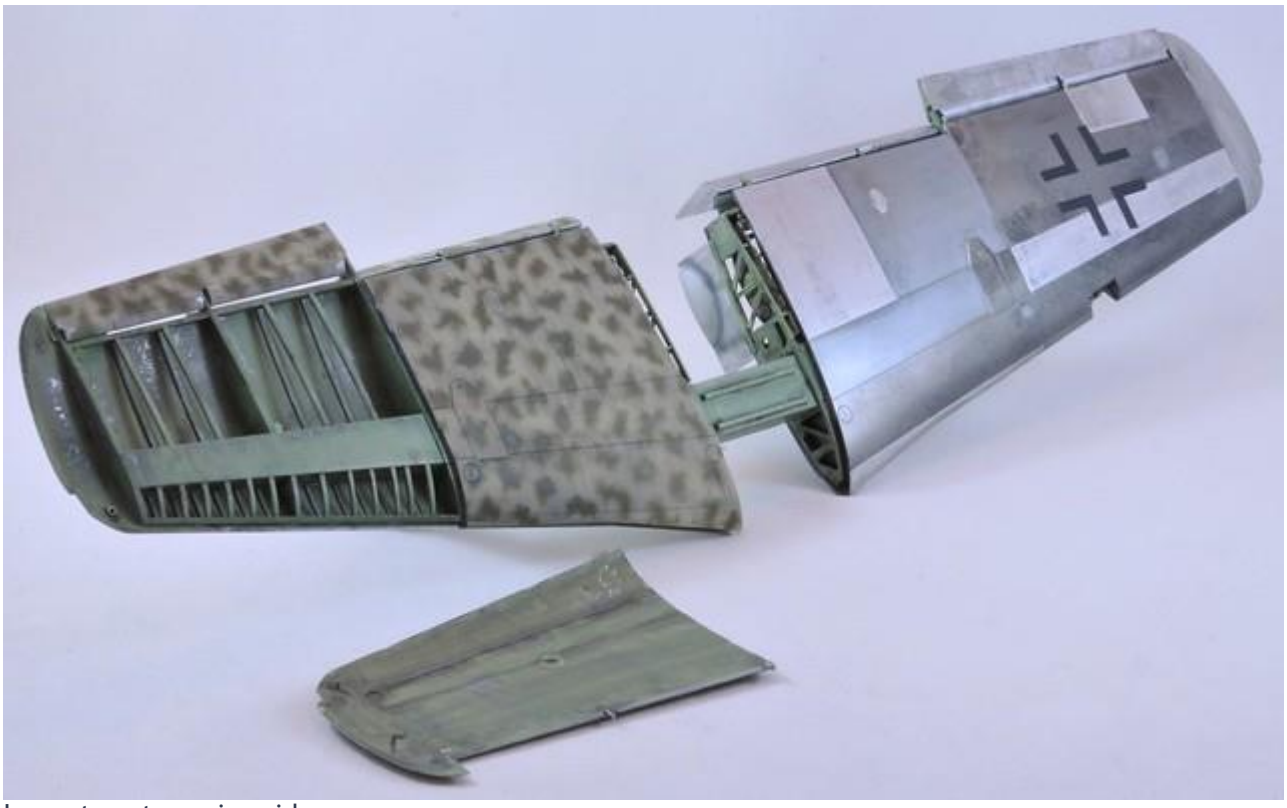
Z êtes prêt ?, top chrono, c´est parti pour un remontage éclair....

On part des morceaux de l´aile gauche....



On rapproche l´aile droite et "clac" elle s´accouplent avec amour !!!!

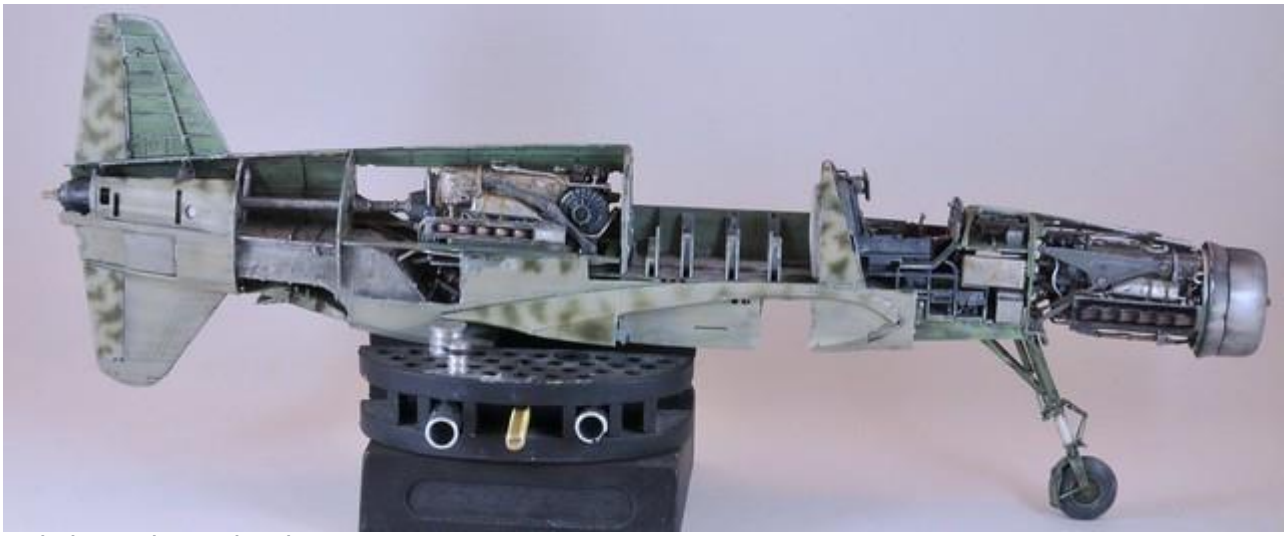




Le reste est aussi rapide

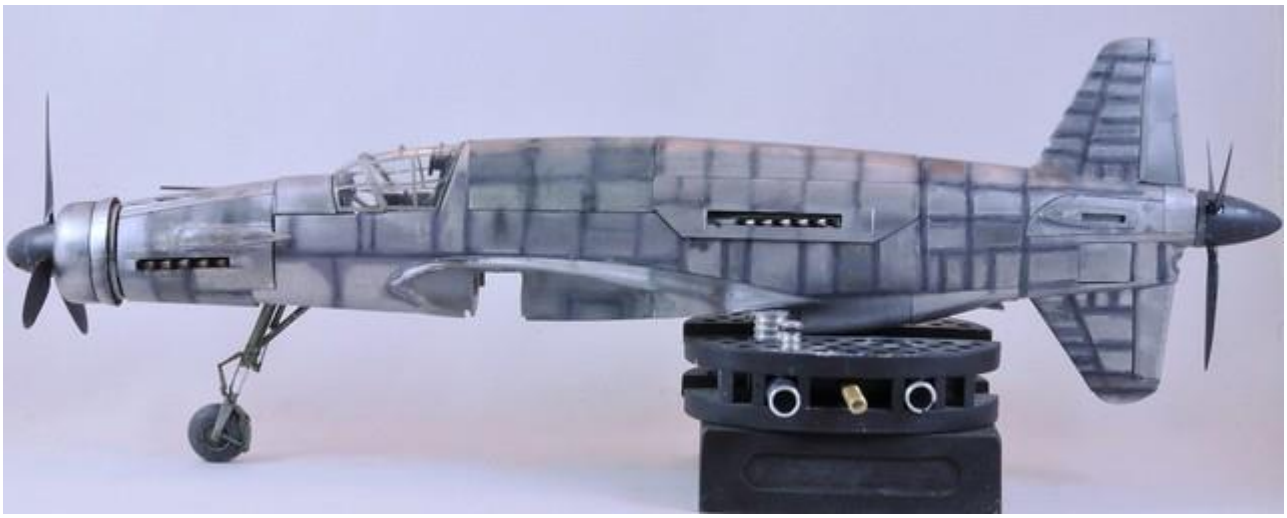
Les ajustements sont encore un poil lâches mais une petite pression pour remettre tout bien en place et c´est mieux.

Je récupère le fuselage tout nu...



Je balance dessus les divers panneaux

Viens ensuite les hélices et la verrière (non magnétisée, je n´ai pas trouvé de place)



On ramène l´ensemble des ailes et les empennages. Celui de gauche n´est pas équipé d aimant et pendouille un peu.

Je pourrais toujours le coller mais pour le transport un fuselage plat c´est tout de même mieux.

Et au final on se retrouve avec un fourmillier à moitié écorché....la verrière n´est pas fixée et penche un poil vers le côté dépouilllé (il n y a pas d´appui).A voir ce que je peux faire!

J´ai depuis rajouté une petite couche d´aimant en rab dans les ailes pour améliorer la jointure.

S´il fait beau je tenterai quelques photos à l´extérieur pour finir !

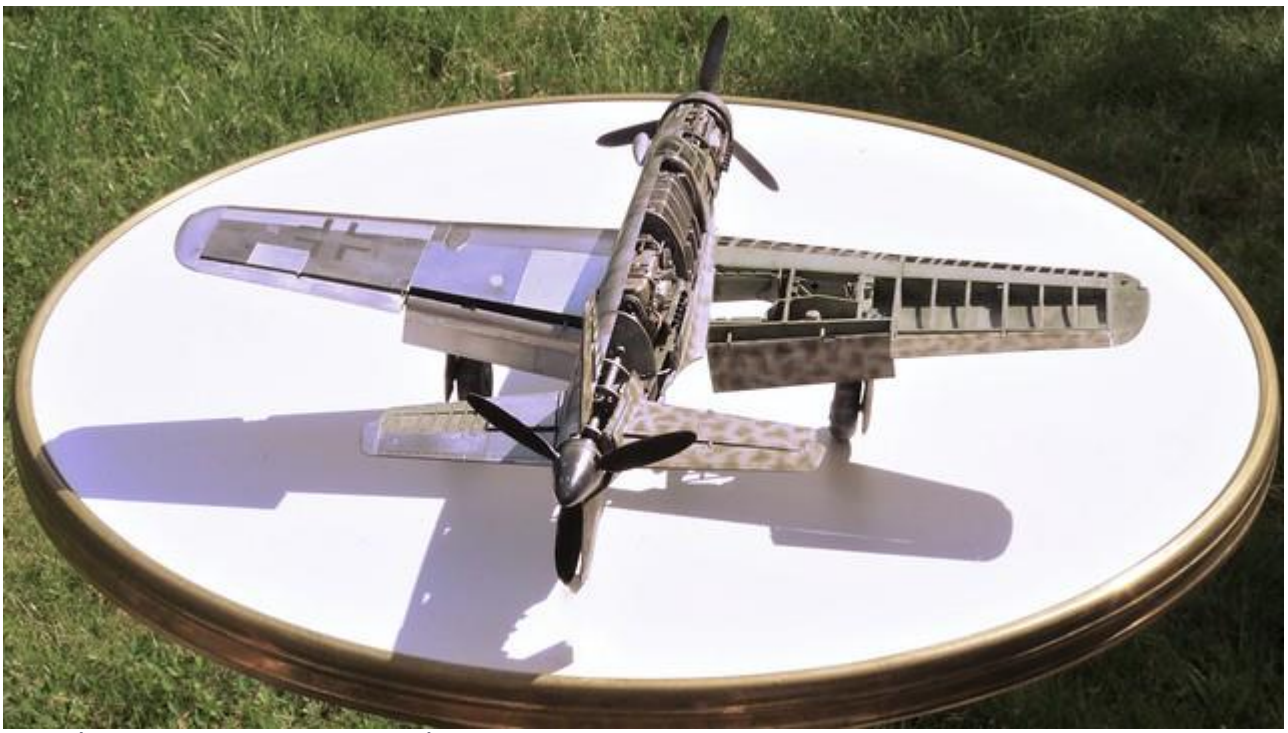
Voilà, il a fait beau dans le Nord, j´ai pu sortir le plateau de présentation récemment récupéré sur une terrasse à Paris.

La table bistro donne bien l´échelle au final

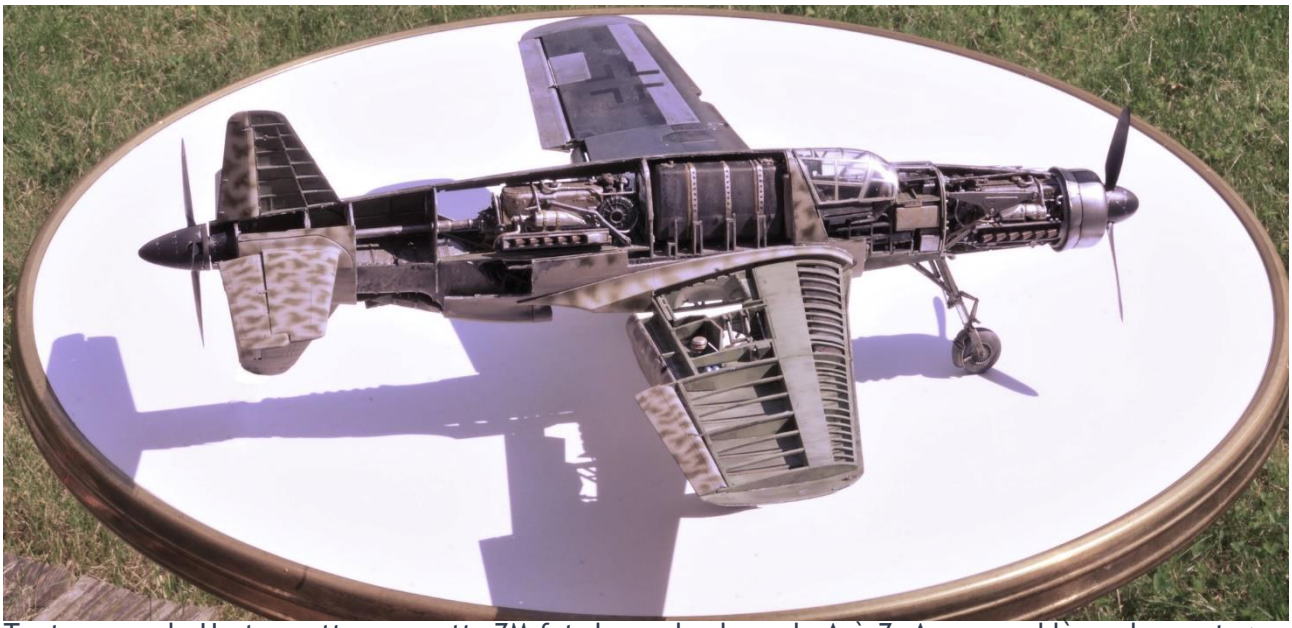
ZM ne prévoit pas la découpe moitié moitié, il a fallu scier un bon paquet de pièces et le plastique transparent assez cassant ne s´y prête guère.

Je sauve au moins pour moitié la ligne de l´avion.

L´aileron gauche continuant a être un poil mou, je me suis décidé, après photo, a lui adjoindre l´aimant promis. A voir ce soir ci cela tient mieux.



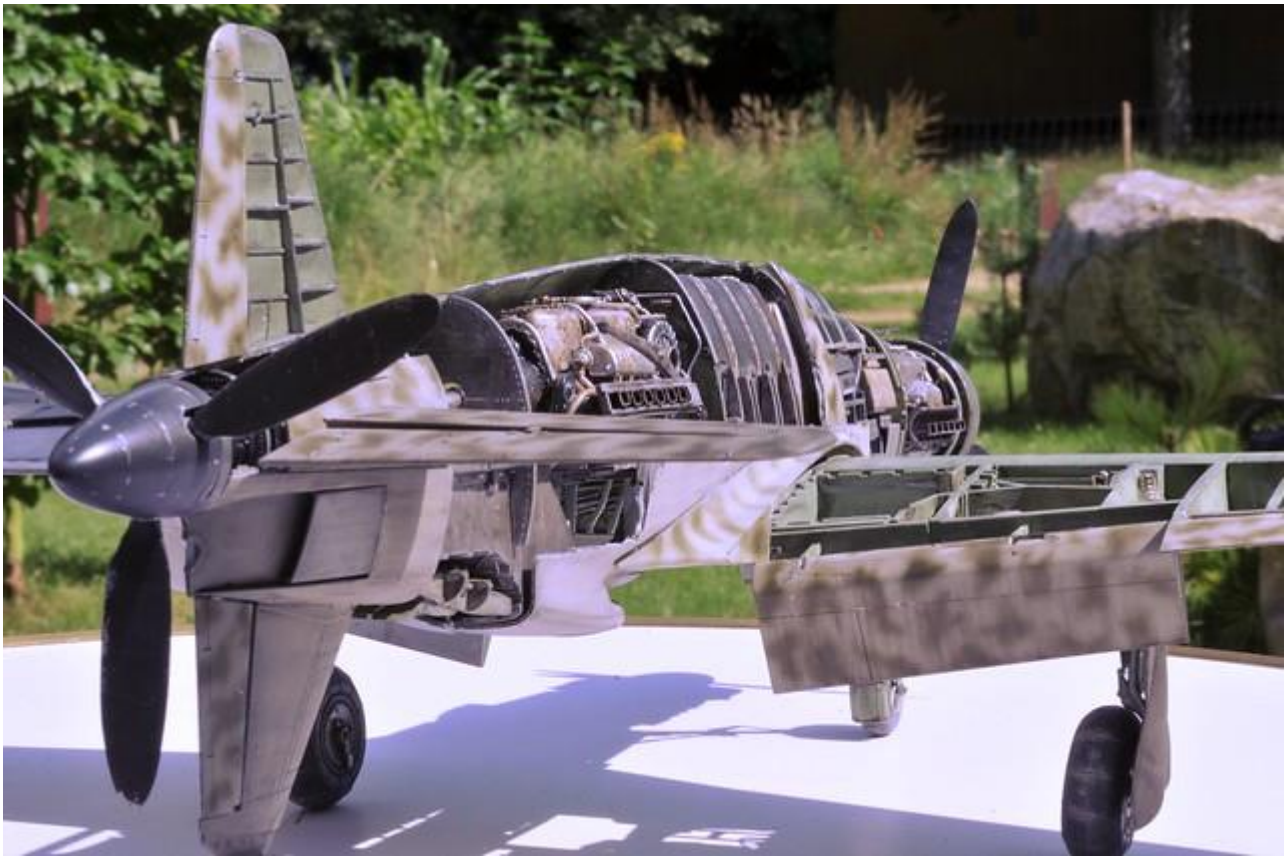
Malgré les tonnes de plomb fourrés un peu partout, la tendance Tailsiteuse est toujours manifeste .... en attendant de trouver une solution pour le futur diorama, je glisse une petite cale bien discrète.

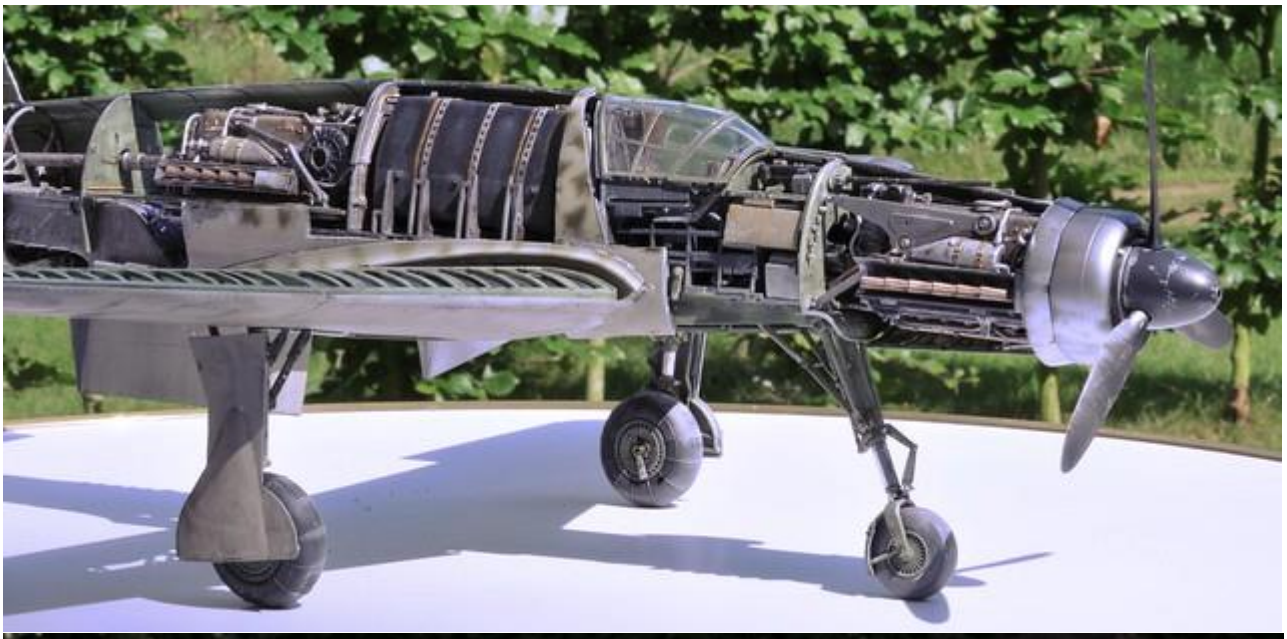


Tout comme la Horten cette maquette ZM fut du pur bonheur de A à Z. Aucun problème de montage, des ajustements d´enfer, pas de galère, des expérimentations peinture de tout poil.

C´est effectivement pas donné (une centaine d´euro) mais rapporté a 6 mois (en étant zen) de plaisir maquetteux, je trouve personnellement l´investissement rentable.

Allez quatre photos pour la route et je ne vous embête plus avec celui-là.





Et avec le dragon dans le viseur (ahhh la titanesque et inénarrable fable du fourmilier et du dragon).

Et je tenais à partager un pèlerinage, une plongée dans l´histoire locale, bref un petit moment étrange, lié à l´historique de l´escadrille de chasse de nuit de Stade que j´avais découvert et illustré dans le premier post.

Bref si vous vous souvenez bien, en 1946 un soldat anglais documentait par quelques photos l´état de délabrement de l´aérodrome de Stade et de ses multiples épaves.

En particulier la tour de contrôle de l´époque...

Alors le week-end dernier je me suis remis en chasse.

Et en fouillant un poil (beaucoup en fait) dans la région j´ai remis la main la dessus !

Évidemment aucune info en local sur l´aérodrome (une grosse zone industriel désormais), 70 ans de psychanalyse de masse (mais nécessaire) sont passés par là, cette période est totalement tabou même pour l´intéret technique.

Donc j´étais bien devant, voir dedans.....mais plus rien a voir avec l´aviation désormais c´est utilisé comme salle de musique, studio photo, espace culturel etc, et sur place tout le monde se tamponne du passé du bâtiment!
Mais mes pas ont foulés les traces de pneu du Do 335 M10.....et ca, ca n´a pas de prix, palsembleu !!
Bon, ca fait pas grand chose au final mais suis content d´avoir trouvé!