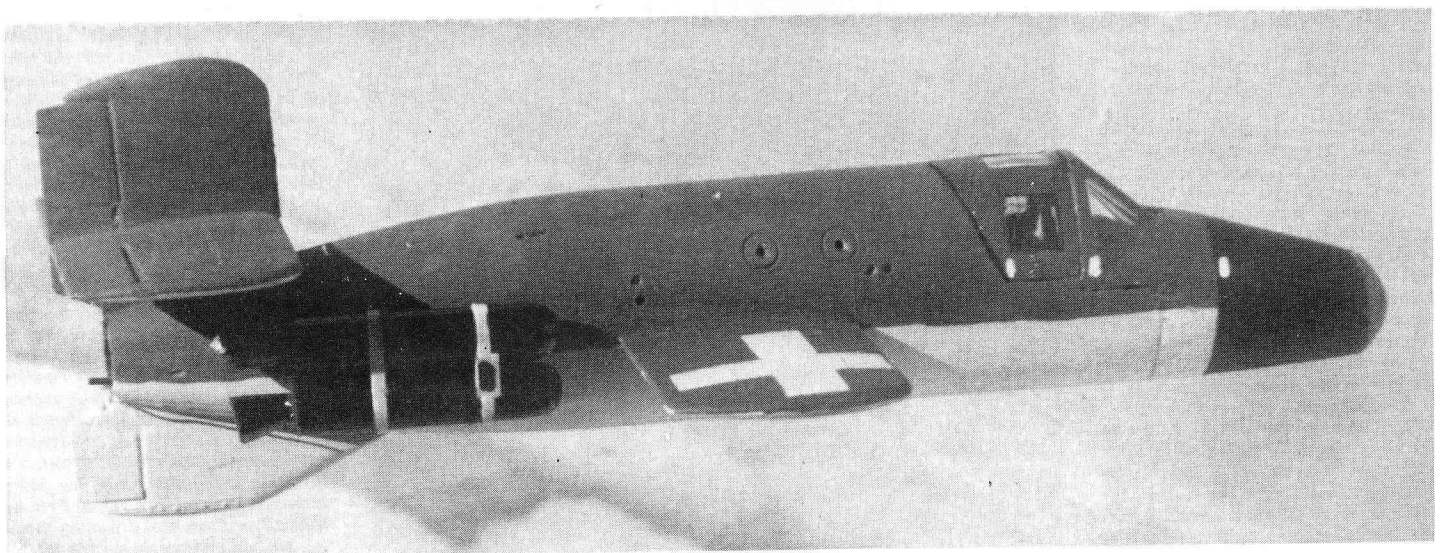
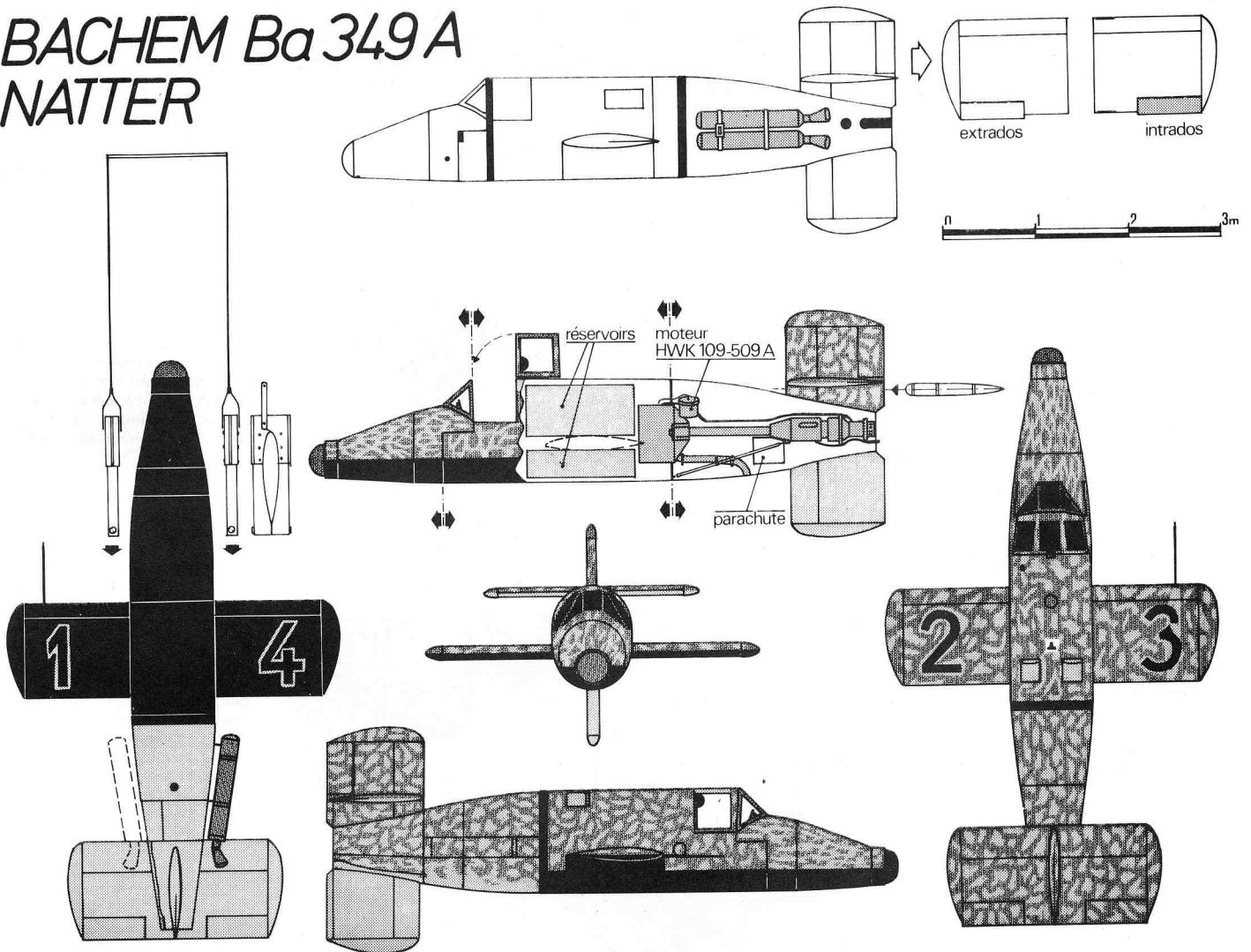


BACHEM Ba 349 A NATTER



LE BACHEM «NATTER»

«Un effrayant taux de mortalité parmi ses pilotes» peut-on lire dans un ouvrage récent que nous ne citerons pas par pure charité. Cette légende, basée sur la mort de l'Oblt. Lothar Siebert s'expliquait peut-être en 1945, mais à notre avis, le fait qu'elle se perpétue de nos jours relève des compétences de la psychiatrie. Le «Natter» marchait remarquablement bien quoiqu'en ait dit la propagande alliée. Il n'empêche que dans l'esprit du public le BP 20 reste un avion-suicide avec toute l'horreur que ce terme inspire. On le rejette, on s'en détourne.

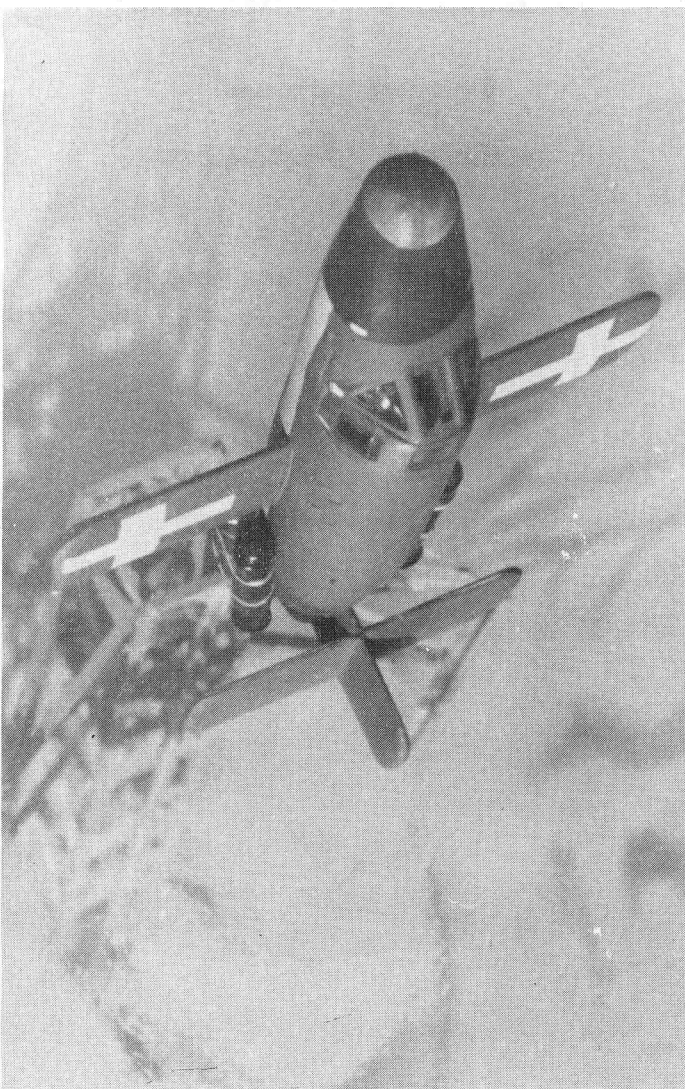
Heureusement pour nous, un vent de non conformisme souffle chez Heller (Bravo !) et bien que le «Natter» soit un rien maudit, injustement, cette firme n'a pas hésité à nous le proposer, accompagné d'un autre véhicule spécial et bien plus inquiétant, le FZG 76 «Reichenberg» alias Fi 103 R-IV. Outre leur espérance de vie fort courte, les deux appareils ont un point commun : «Natter» était construit par Erich Bachem, directeur technique des usines Fieseler qui produisirent le «Reichenberg»... belle continuité ! En route donc pour la réalisation du premier avion à décollage vertical du monde qui, réduit au 1/72^e, n'encombrera pas beaucoup vos vitrines surchargées... Il tient à peine la surface d'une aile de Spitfire !

La documentation est à l'image du manque de notoriété de l'appareil. Il faut chercher longtemps, et effectuer un tri soigneux de ce que l'on dénêche. On lira le N° 7 de Aero séries consacré aux Kamikaze. Le «Natter» n'a évidemment rien de commun avec un «Baka» mais c'est pourtant dans le même sac qu'on le fourre !

MONTAGE

Les plans de cet ouvrage sont à examiner avec la plus extrême suspicion, comme le sont en général tous les plans publiés à ce jour. On trouvera des photos de «Natter» dans Aero Pictorials N° 1 «Luftwaffe in W.W.II». Enfin, la majorité des ouvrages parlant des chasseurs allemands de 1945 lui consacre quelques lignes et une ou deux photos. Les plans du document maquettiste ne proposent que des modèles du type A, ce qui appelle plusieurs remarques. La différence entre un «A» et un «B» ne vient pas de la forme de la sous-dérive, comme tout le monde se l'imagina. Elle vient du moteur, un HWK 109-509 C pour le second, muni de deux chambres de combustion

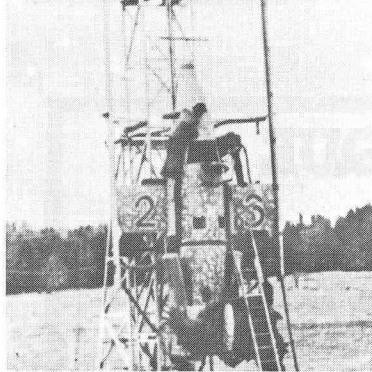
par Alex Trados



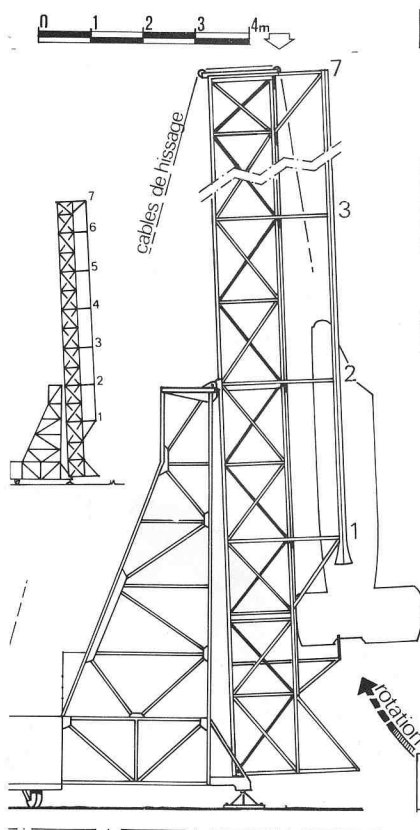
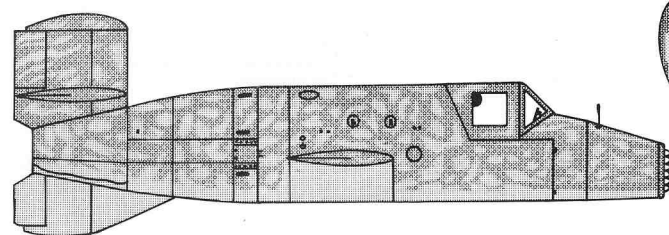
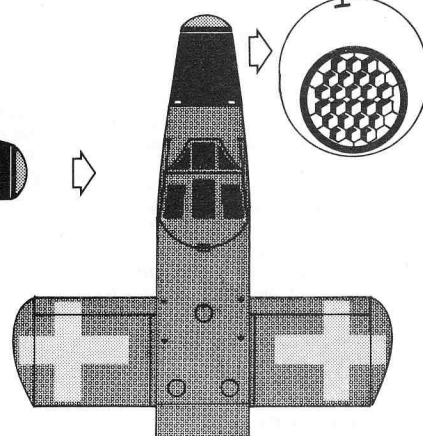
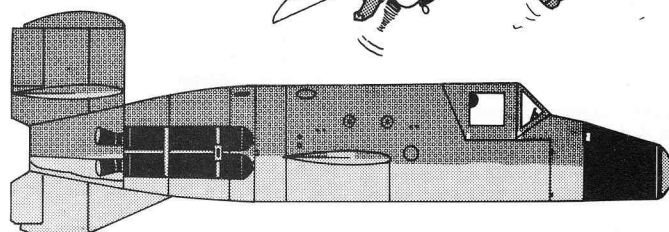
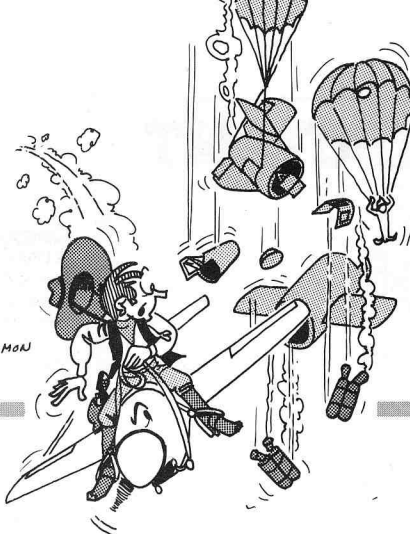
superposées. La hauteur de ces deux tuyères atteignait 39 cm contre 16,5 pour le moteur du «A». L'arrière du fuselage était donc beaucoup plus haut. Contrairement à ce que les légendes des photos prétendent, aucune de celles publiées dans les ouvrages cités plus haut ne montre un «B». Quant aux dimensions, nous avons longuement hésité. Selon les sources l'envergure varie de 3,60 m à 5,50 m ! Connaissant la longueur exacte du moteur, nous avons pu calculer avec précision les dimensions de la partie détachable arrière. Le reste est un jeu d'enfant. L'envergure est bien, pour un «A», de 3,60 m, la longueur varie d'une cellule à l'autre, mais pour le modèle de série, sans le cône de protection avant, on arrive à 6,19 m. Les fusées dépassent un peu, du moins sur les modèles exposés aux U.S.A.

Le montage de Heller comporte la sous-dérive trapézoïdale des appareils de série, mais sa longueur correspond à celle de la machine de Lothar Siebert. On peut donc choisir entre modifier la verrière et la dérive pour faire le «Natter» du vol fatal (option macabre), ou reprendre le fuselage pour obtenir un vrai «A» de série. Pour ce faire on recoupe en avant du bord d'attaque de l'aile et on intercale des rondelles de plastique pour gagner 3 bons millimètres. Le nez sera repris, avec sa cassure sur le dessus, vu de profil. La section du fuselage au niveau de la tuyère est trop faible. On augmentera en s'aidant du plan. La dérive entre le fuselage et le stabilisateur à un profil plus axé sur la solidité que l'aérodynamisme, épais, au bord d'attaque rondouillard. On taillera cette pièce à part, après suppression de celle proposée. Seule la partie haute sera conservée en augmentant un peu sa corde. Les deux éléments de stabilisateur seront réunis par une pièce centrale. Après séchage et ponçage on le collera sur la dérive «maison» et par dessus, on rajoutera la dérive récupérée. Les trous de ventilation situés en arrière de l'aile seront refaits, la plaque de tôle portant les rivets, au niveau des accélérateurs largables sera supprimée et refaite en alu (capsule de yaourt), les rivets marqués à la pointe sèche avant collage en place.

Divers trous de levage et de manipulation seront percés au-dessus des ailes, sur les flancs du fuselage. Un autre à la base de celui-ci sous l'accélérateur de décollage, à droite, recevra par la suite le câble de retenue du parachute. Le cône de pénétration varie avec l'option choisie et sera réalisé à la demande. Enfin les fusées largables doivent être refaites en notant qu'on rencontre plusieurs modèles, plus ou moins ronds à l'avant.



J'AI MÊME PAS EU
LE TEMPS DE SORTIR MON
SIX-COUPS PP...



1.2.
4.5.6.

3.7.

possible
360°

alex trados

Sur les diverses vues on remarque le nez épaissi et cassé sur le dessus. La verrière joint assez mal, (comme sur le vrai !) le diamètre du fuselage augmenté au niveau de la tuyère. La séparation des teintes est franche, faite au pinceau. Les croix ont des branches inégales.

DÉCORATION

Les héroïques chasseurs de micro-croix gammées vont être ravis, les «Natter» n'en portaient pas. Ni aucun signe d'identification d'ailleurs. Les deux machines vues aux États-Unis en 1945 ont bénéficié de marques rajoutées. Un œil entraîné le voit tout de suite. Redisons-le, une Swastika s'inscrit dans un carré dont

la diagonale est rigoureusement verticale. Regardez celles des «Natter» et jugez ! Quant aux insignes d'aile du survivant, ils ressemblent à s'y méprendre aux emblèmes de dérive des avions allemands de 1939. Un peintre mal inspiré aurait-il confondu l'aile minuscule du petit monstre avec le gouvernail d'un avion bien plus gros ? L'avion de l'Oberleutnant Siebert était bleu pâle 76 barbouillé au pinceau de vert sombre 82. On remarquera que l'avant n'est pas de la même «main» que le reste, dessous noir, chiffres rouges dessus et dessous. Nez gris, cerclage de séparation noir, carré blanc sur le fuselage avec lettre T noire, accélérateurs gris. Ceux qui veulent laisser la verrière ouverte remarqueront qu'elle porte l'appui-tête. L'arrachage de celle-ci entraînant la disparition de celui-là, les vertèbres cervicales de l'infortuné Siebert n'ont pas résisté à l'accélération. Les vols précédents, sans pilote

avaient été effectués par des «Natter» dont la verrière était remplacée par un panneau maintenu par un cerclage d'acier. Ces machines comportaient des ailerons. Elles étaient blanches avec, du moins pour celles de notre plan, des ailerons rouges à l'intrados, pour faciliter l'analyse des films de lancement. Notre option porte sur un BP 20 de série, un des six dont le vol fut un succès complet. Les roquettes étaient remplacées par un lest. On trouvera une photo de l'avion sur sa rampe de lancement dans «Kamikaze». Le dessus est vert sombre 82, le dessous bleu pâle 76, comme semble-t-il, les croix de repérage situées sur les ailes. Le panier à roquettes est noir, le nez gris, accélérateurs noirs. Des petits repères blancs ornent la base de la verrière et le nez. Leur utilité reste une énigme. Faute d'armement, le viseur n'était pas monté, et l'heureux pilote mesurait sans doute sa vitesse d'un

doigt mouillé, tendu vers l'extérieur, Monsieur Bachem n'ayant pas jugé utile d'équiper l'appareil d'un coûteux tube pitot !

Si vous ne pouvez vraiment pas trouver une place dans votre vitrine pour le «Natter», faites comme s'il venait juste de terminer son unique vol ; abandonnez les accélérateurs de décollage dans un coin, le cône de pénétration dans un autre, ici le panier à roquettes et le pare-brise, là, les ailes et la partie centrale du fuselage. La verrière retombera sur une aile de «Mustang» et les empennages où il restera une petite place. Les vols de «Natter» finissaient toujours ainsi !