



Un petit topo sur les caractéristiques de l'avion

Kawasaki Ki-61 Hien

Le **Kawasaki Ki-61 Hien**, également connu sous le nom de "**Tony**" par les Alliés, est un avion de chasse japonais qui a été utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale. Voici un aperçu de ses caractéristiques et de son histoire :

Informations Générales

- **Constructeur** : Kawasaki Kōkūki Kōgyō K.K.
- **Rôle** : Avion de chasse
- **Premier vol** : Décembre 1941
- **Mise en service** : 1942
- **Nombre construit** : 3 078 unités

Caractéristiques Techniques

- **Équipage** : 1 pilote
- **Motorisation** :
 - Moteur : Kawasaki Ha-40 (copie du Daimler-Benz DB-601A)



- Puissance : 1 175 ch (864 kW)

- **Dimensions :**

- Envergure : 12,00 m
- Longueur : 8,75 m
- Hauteur : 3,9 m
- Surface alaire : 20,0 m²

- **Performances :**

- Vitesse maximale : 591 km/h
- Plafond : 11 600 m
- Rayon d'action : 1 100 km

- **Armement :**

- Interne :
 - 4 mitrailleuses Ho-103 de 12,7 mm ou
 - 2 mitrailleuses Ho-103 de 12,7 mm et 2 canons Mauser MG 151 de 20 mm



- Externe : 2 bombes de 250 kg

Conception et Développement

Le Ki-61 a été conçu en réponse à un besoin de l'armée impériale japonaise pour un chasseur polyvalent. Il se distingue par son moteur en ligne refroidi par liquide, ce qui était rare pour les chasseurs japonais de l'époque, qui utilisaient principalement des moteurs à étoile. Le design du Ki-61 a été influencé par des avions allemands tels que le Messerschmitt Bf 109 et le Heinkel He 100.

Historique Opérationnel

Le Ki-61 a été engagé dans plusieurs théâtres d'opérations, notamment en Nouvelle-Guinée, où il a d'abord été utilisé en combat en 1943. Bien qu'il ait montré de bonnes performances, il a souffert de problèmes de fiabilité, en particulier avec son moteur, ce qui a limité son efficacité sur le terrain. Malgré cela, il a été un adversaire redoutable pour les chasseurs alliés, notamment grâce à sa vitesse en piqué.

Variantes

Le Ki-61 a connu plusieurs variantes au cours de sa production :

- **Ki-61-I** : Première version de production.
- **Ki-61-Ib** : Modèle amélioré avec plus de blindage et un armement renforcé.
- **Ki-61-Ic** : Équipé de canons de 20 mm.
- **Ki-61-II** : Prototype avec un moteur plus puissant, le Ha-140.
- **Ki-100** : Version dérivée utilisant des cellules de Ki-61-II avec un moteur en étoile.



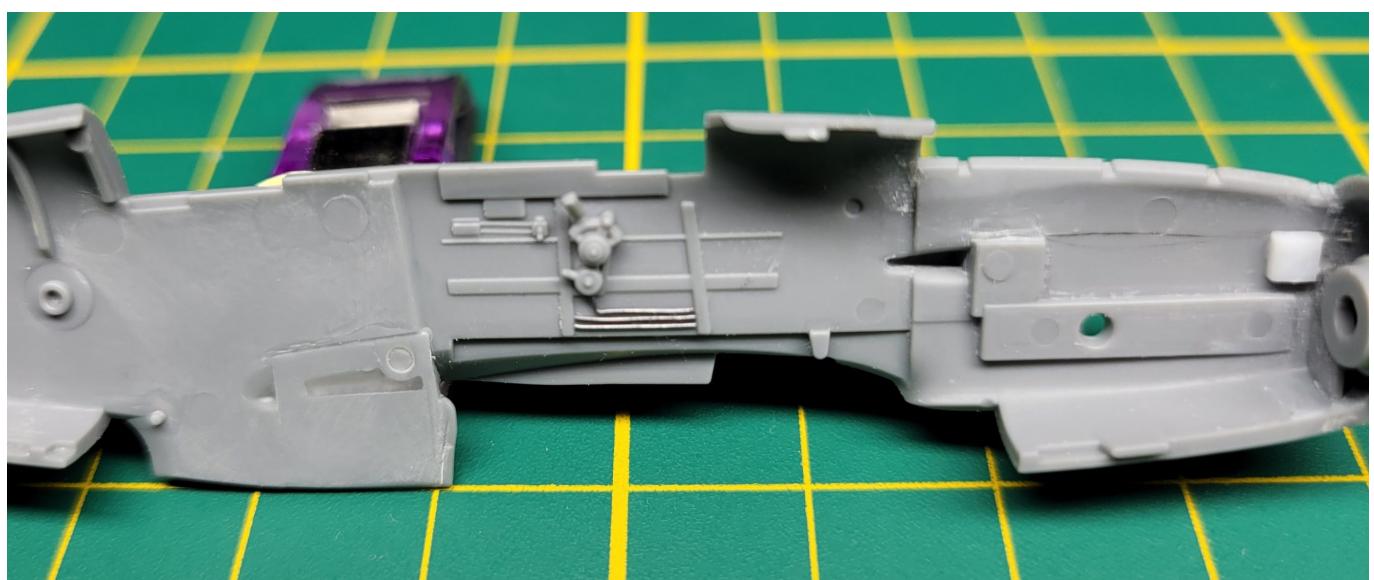
Le Ki-61 a été un élément essentiel de la chasse japonaise jusqu'à la fin de la guerre, mais il a été progressivement remplacé par des modèles plus avancés. (sources IA Qwant)

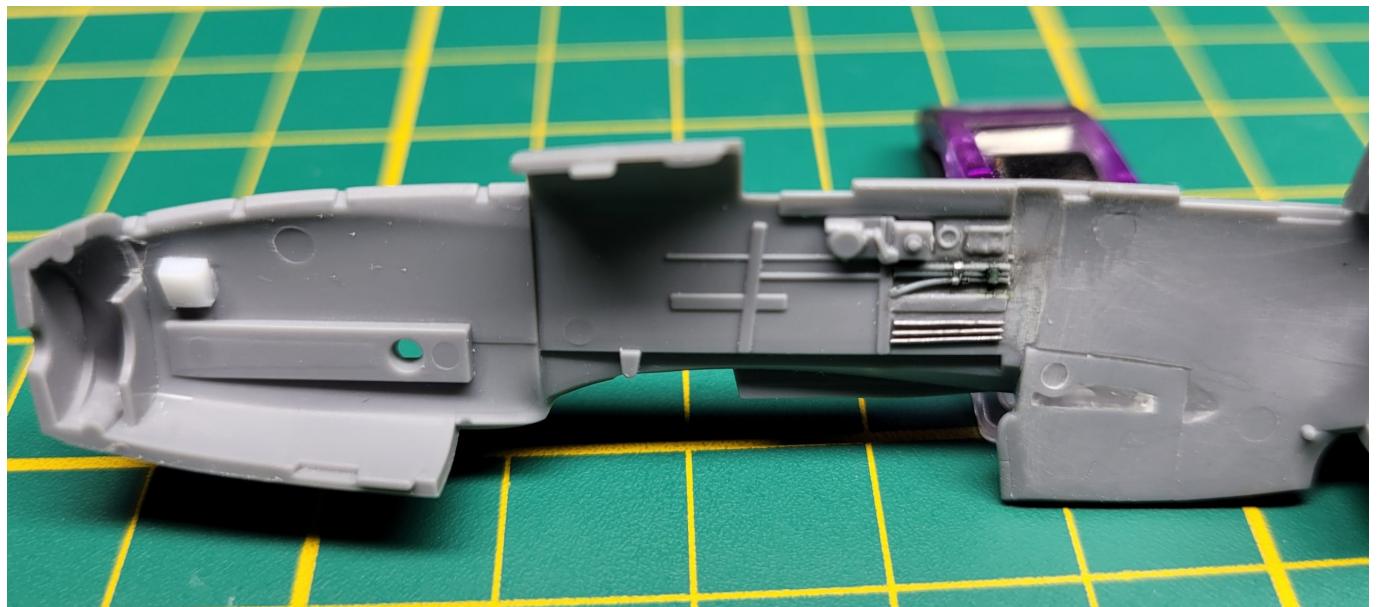
La maquette

Le kit Tamiya au 1/72 du Ki-61 Id est sorti en 2018. Comme d'habitude pour cette marque le résultat est au top. Il faut chercher (ce que j'ai fait) pour trouver des améliorations dans le montage. Il y a maintenant une vingtaine d'année j'avais déjà monter le Ki-61 de la marque Hasegawa. La maquette a vieil mais va me servir de pièces détachées notamment celles en photodécoupe

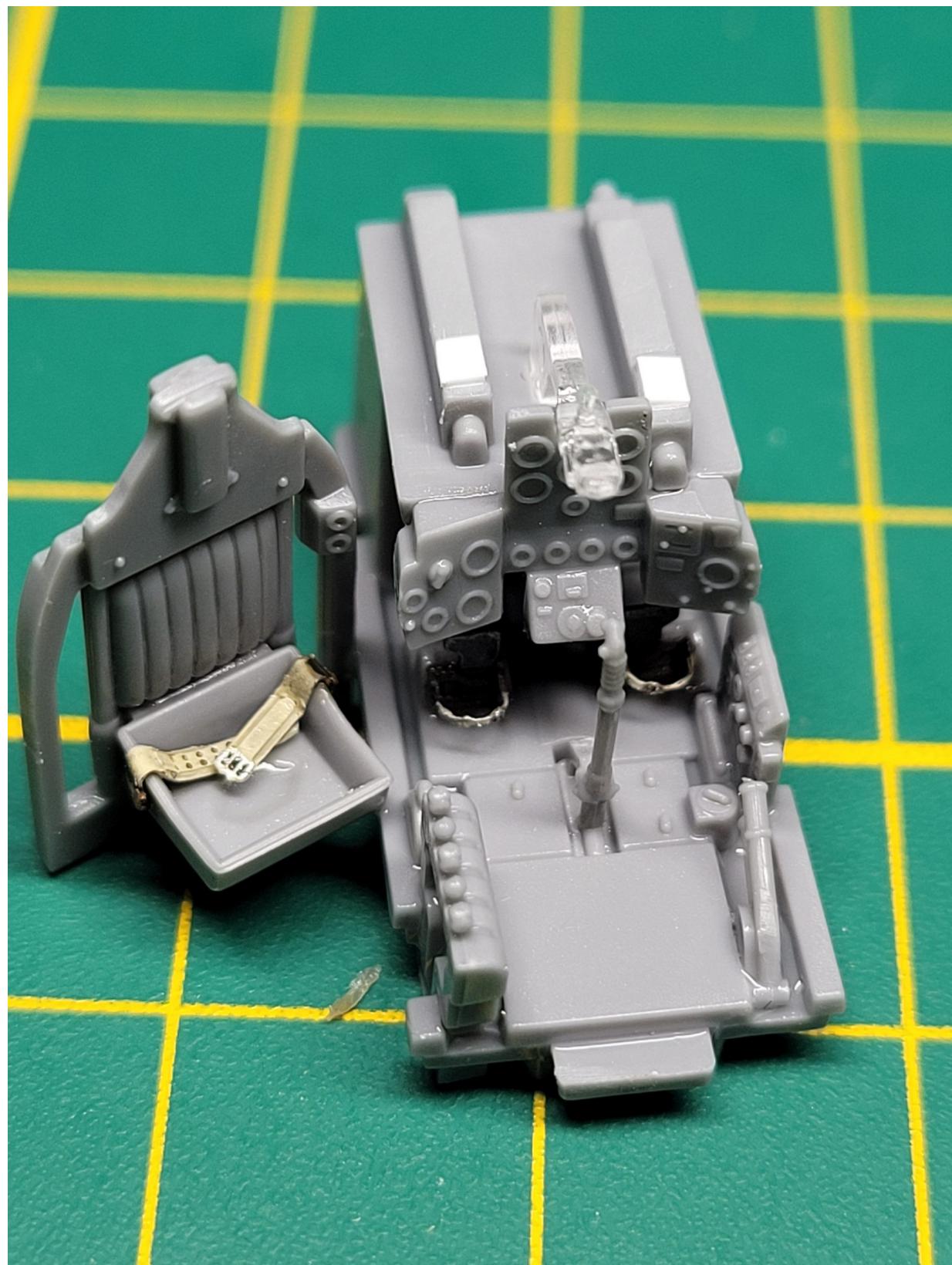
Pour ce qui est du kit Tamiya, il suffit donc de suivre la notice. La seule contrainte qu'il faudra prendre en compte est la facilité pour la peinture des sous-ensemble avant collage.

C'est parti !





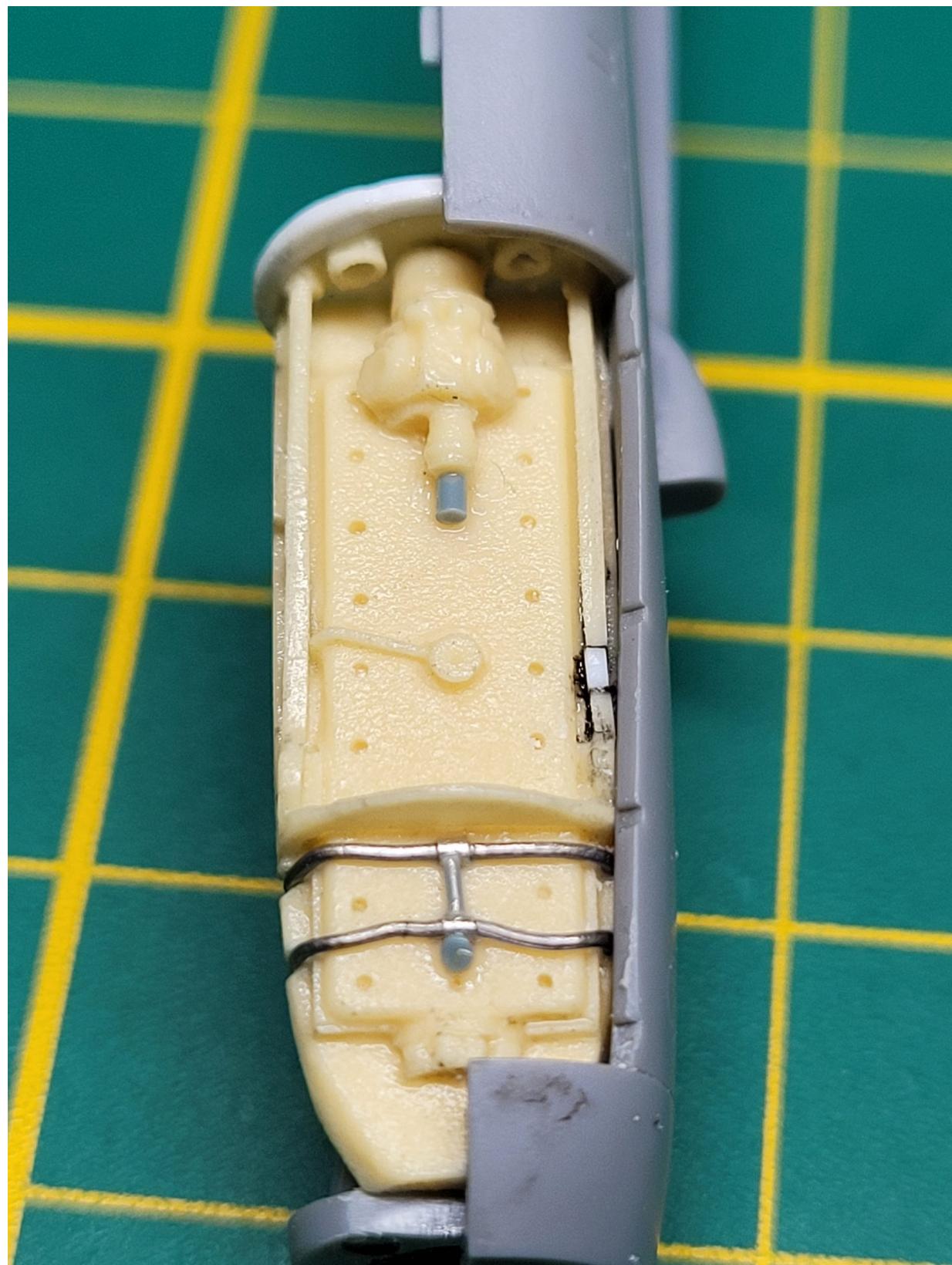
De petits cablages en fil de 2mm on été ajoutés sur les demi-fuselage



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Les 2 sous ensembles constituent le poste de pilotage. On a ajouté des palonniers en photodécoupe tout comme la ceinture sur le siège ainsi que 2 petits carré de carte plastique pour détailler les mitrailleuses



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Profitant de la configuration capot moteur ouvert du kit, j'ai décidé de représenter le moteur DB 601. Ayant à mon actif le montage de nombreux Messerschmitt Bf109, je n'ai eu aucune difficulté à bricoler à partir de ma boîte à rabiot un insert résine et scratch pour notre hirondelle

Peinture du cockpit

Je commence classiquement par peindre l'ensemble en noir puis j'éclaircis en blanc les zones qui resteront le plus visible une fois les demi fuselage refermés. Mon apprêt préféré est celui de MiG One shot.

La couleur du cockpit est sujette à caution. Aucun des 4 exemplaires de Tony encore existant n'est une source d'information fiable pour connaître la couleur intérieure (structure et cockpit) de l'avion.

La mauvaise qualité de la peinture japonaise autant que l'usure du temps ont dégradés la teinte. Un certain nombre de sources parlent d'un marron-jaune voire d'un sable. Nous disposons d'une source plus fiable avec le Ki-100 (Ki-61 avec moteur radial) conservé à Cosford en Grande Bretagne. Dans son ouvrage de référence Robert C. Mikech pense que la couleur intérieure de Tony était la même que pour le Ki-100 c'est-à-dire la référence A35 dans la nomenclature des teintes de l'aviation japonaise. J'ai donc chercher dans mon stock de peinture une teinte se rapprochant le plus du A35

Ne trouvant pas j'ai choisi de faire mon propre mélange à partir de teinte acryliques.

A partir de cette teinte de base je vais procéder de la manière suivante

1, les éraillures sont réalisées avec un tampon de mousse imbibé de gris métallique

2, tous les détails sont repris à l'acrylique en se référant à la documentation

3, une fine couche de vernis brillant vient protéger l'ensemble

4, pose des décalcs du tableau de bord

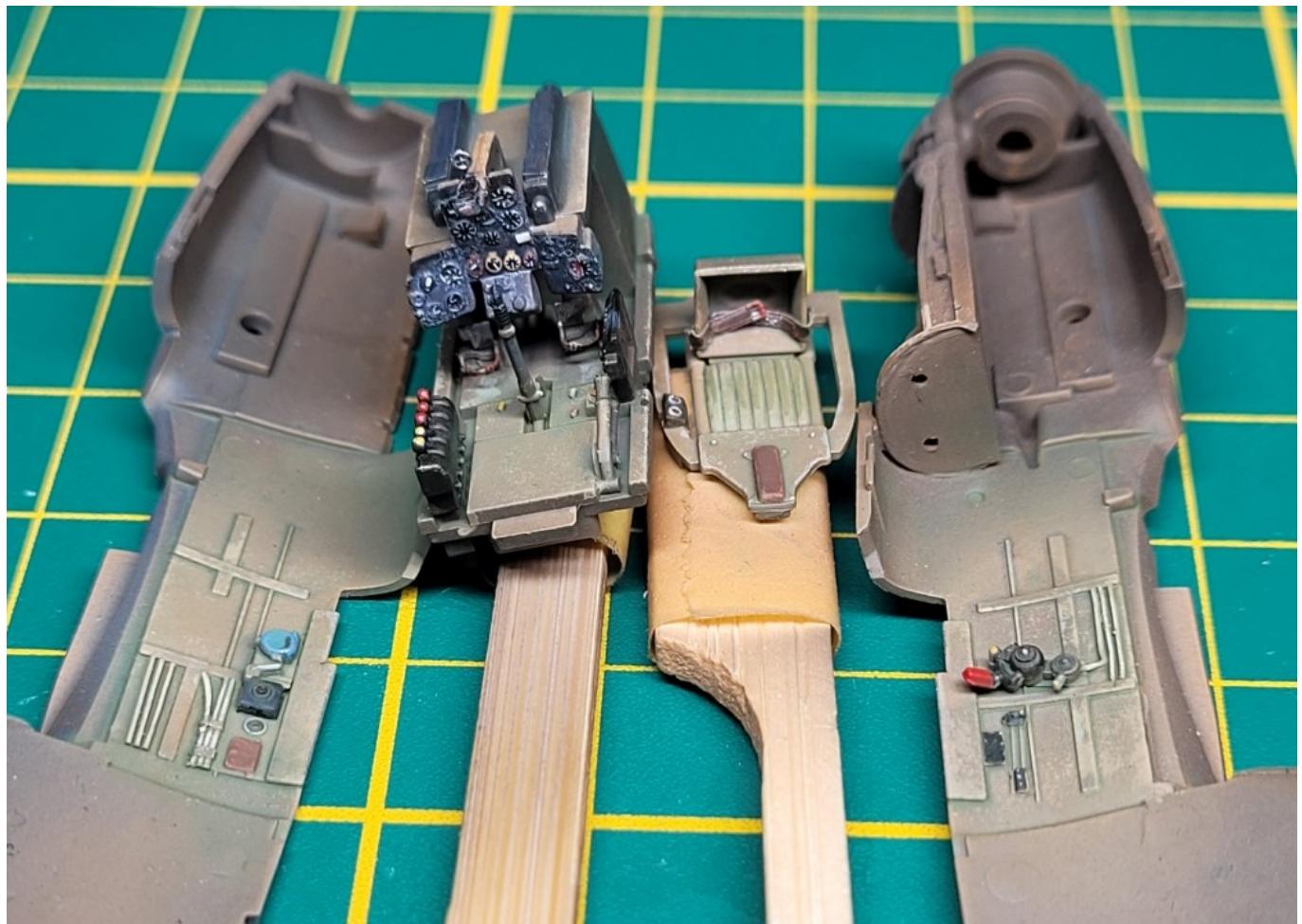
5, couche de vernis brillant



6, un jus de peinture a l'huile bleu sale dilué sur l'ensemble

7 , un peu de pigment sable simulant la poussière sur le plancher et dans les coins



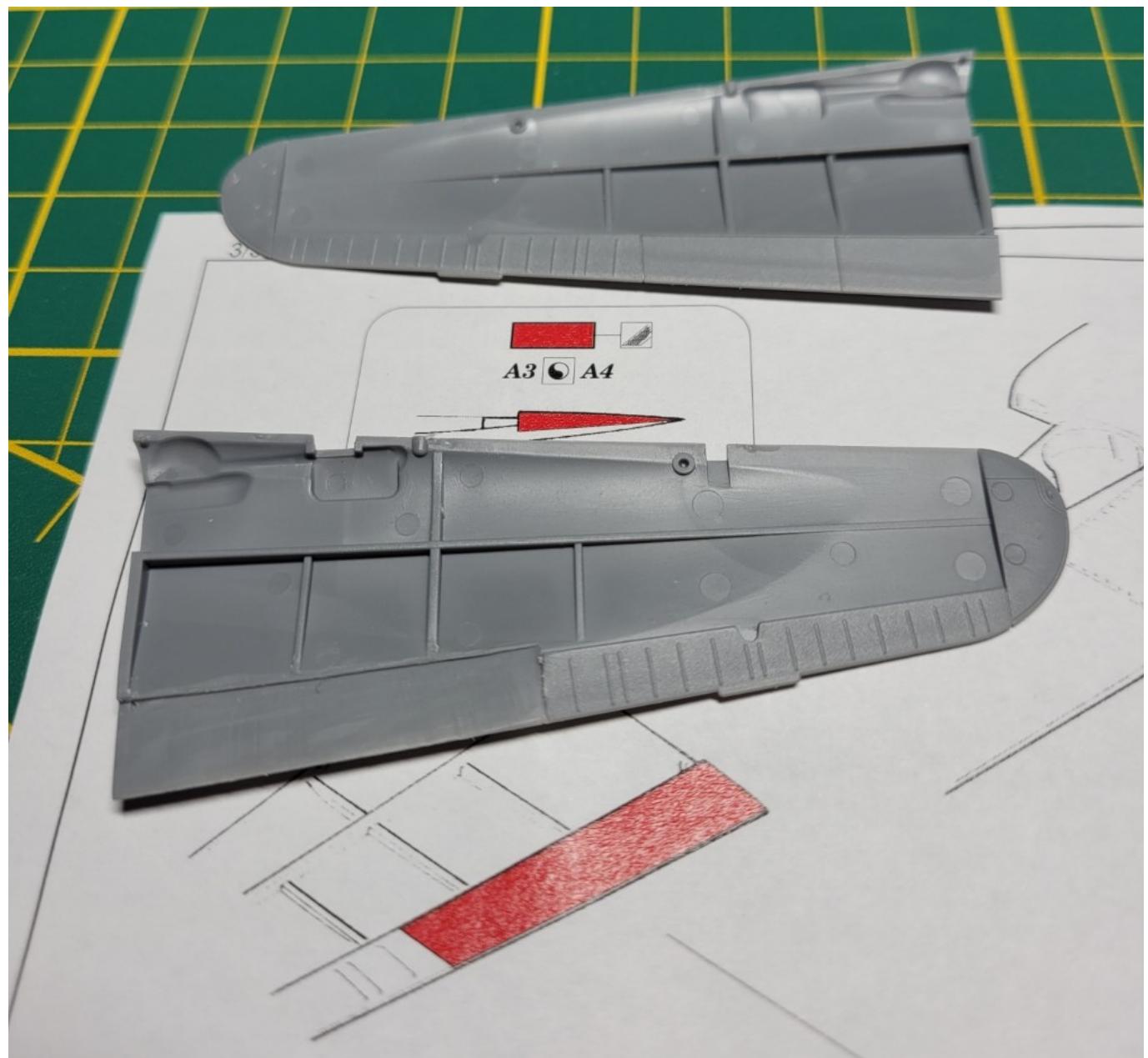


Montage (suite)

Il est temps maintenant de refermer les 2 demi fuselages. Pour le moment vous remarquerez que le moteur qui a reçu une couche d'apprêt est laissé tel quel, il sera peint plus tard. J'ai modifié la grosse prise d'air sous le ventre de l'appareil de manière à représenter le volet de sortie ouvert

Avant de monter les ailes je vais les préparer afin d'y intégrer des volets en photodécoupe de chez Eduard. Cela nécessite au préalable un peu de chirurgie comme indiqué sur la notice

Le montage se poursuit jusqu'à la mise croix sans aucun soucis, le tube de mastic restant sagement rangé.





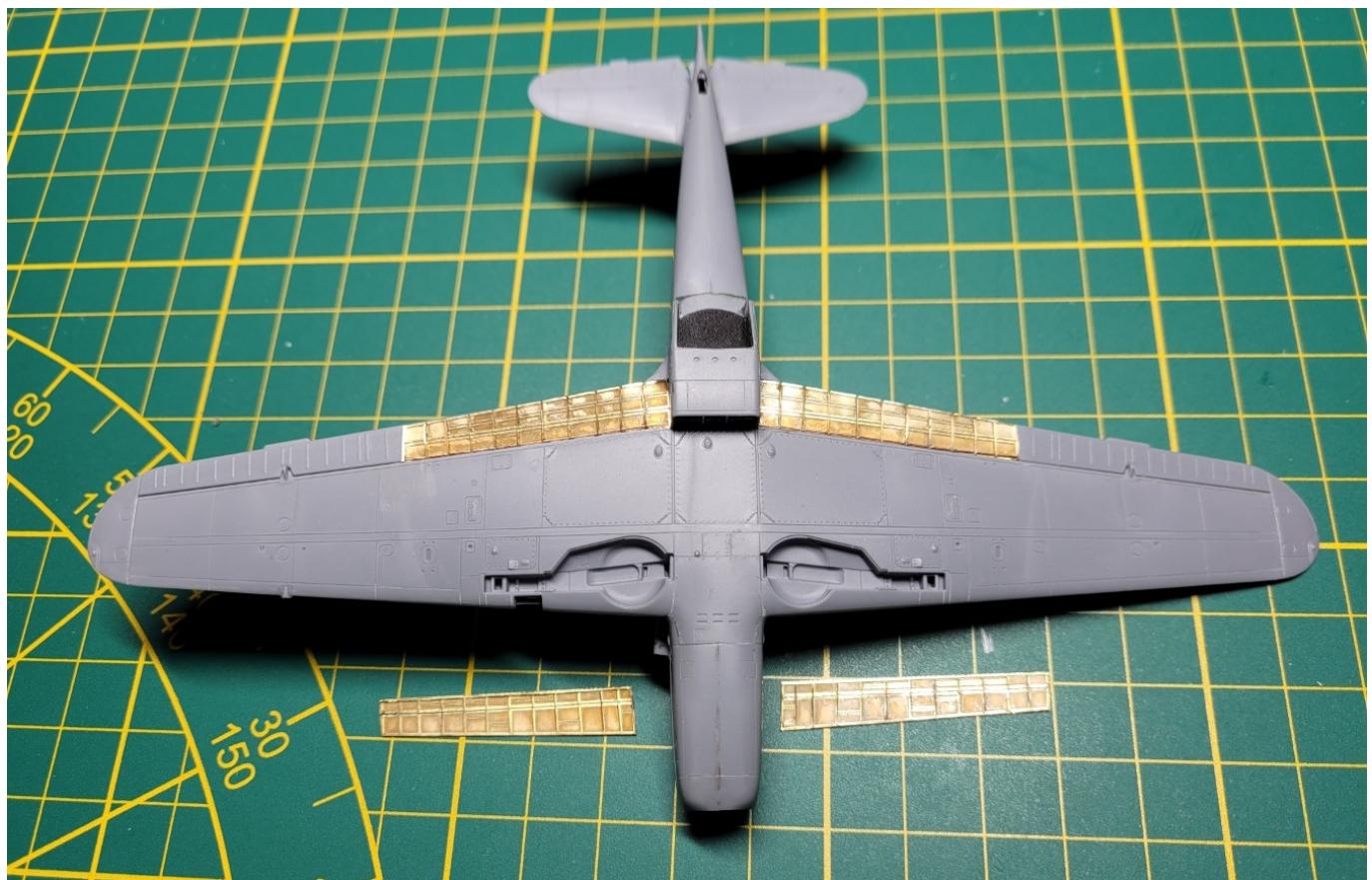


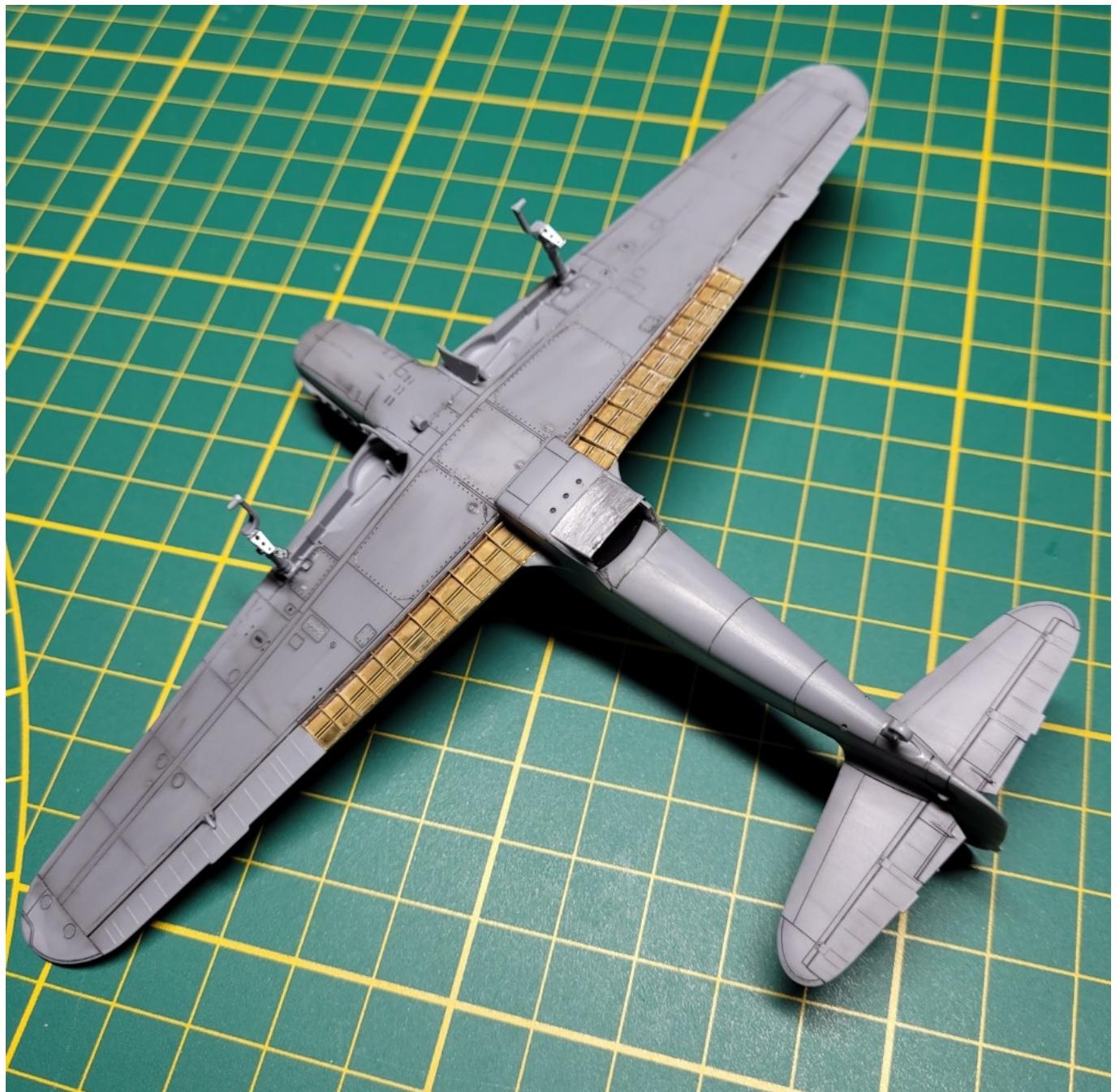
Fin du montage:

J'ai ajouter au montage comme améliorations, les volets en PE ainsi que les compas d'amortisseurs sur les train d'atterrisage



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



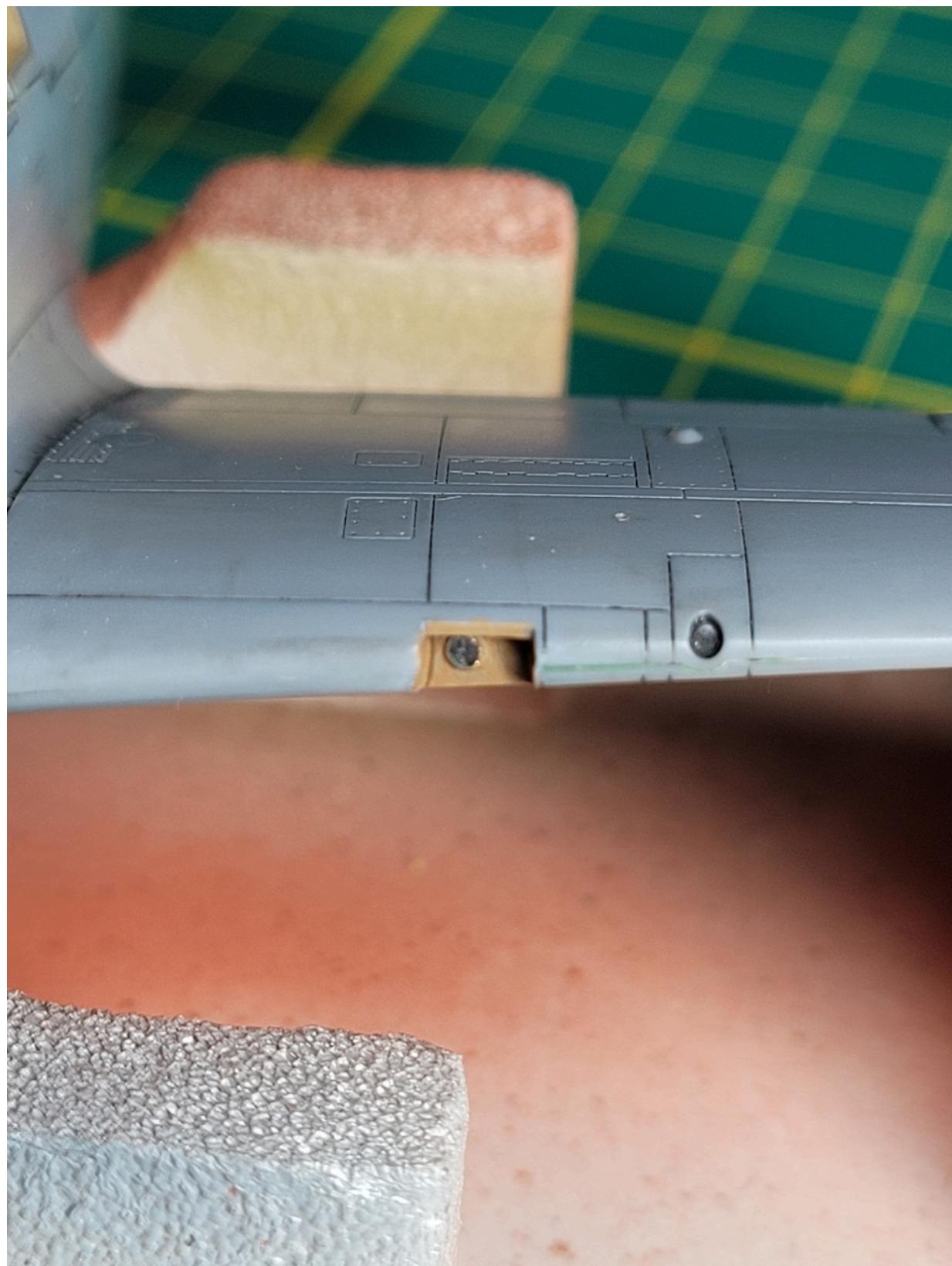


Réalisation d'un phare d'atterrisage

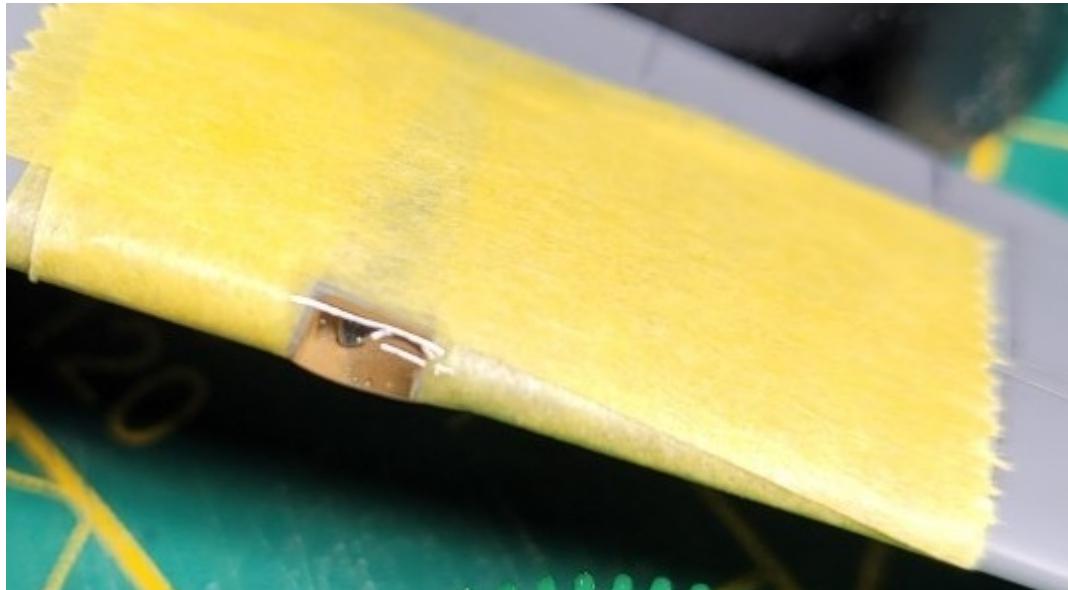
Une technique simple pour réaliser un feu d'atterrisage comme celui qui est dans l'aile gauche de notre Ki-61 consiste à remplir son logement (une fois le phare réalisé en scratch et peint) avec de la colle UV et ensuite de poncer selon le profil



de l'aile.

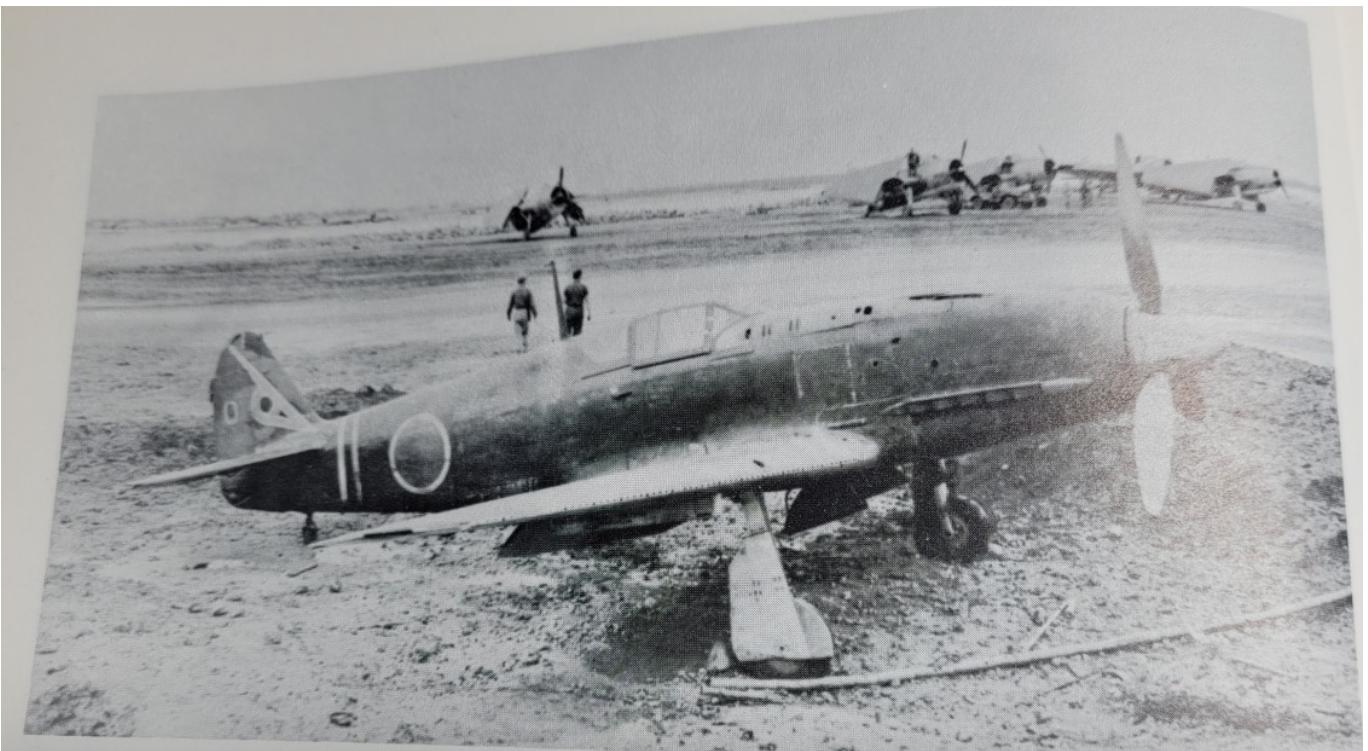


Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Choix de la déco

Mon choix s'est porté sur un appareil stationné à Luzon aux Philippines fin 1944. La camo est assez simple aluminium pour l'intrados et vert pour l'extrados. J'ai pu trouver une photo qui bien que de qualité médiocre nous donne suffisamment de renseignements



KI-61-II TONY, 19th Fighter Sentai, 3rd Chutai, late 1944. Note the overpainted 53rd Fighter Sentai marking behind the 19th insignia. The varicolored tape was applied by the intelligence evaluation teams for photo measurement purposes, each serration measuring one inch.

(R. Bueschel)

La peinture

Je commence par peindre les montant de la verrière par transparence de la même teinte que le cockpit. Ensuite je passe en plusieurs fines couches un apprêt noir Mr Surfacer. L'intégralité de l'appareil reçoit ensuite une teinte métallique SM205 Mr Hobby. Certains panneaux seront masquer pour différencier des teintes métalliques différentes

Pour l'extrados vert j'ai utilisé la référence XF67 de Tamiya en couche uniforme

Les décals Tamiya étant vraiment de piètre qualité je vais peindre tout ce qu'il est possible de masquer en commençant par les 2 bandes blanches à l'arrière du fuselage, puis les hinomaru rouges, puis les zones jaunes sur le bord des ailes et même les zones "ne pas marcher" dont la calligraphie est réalisée à main levée au pinceau. Seul le marquage d'escadrille sur la dérive de l'appareil sera en décal.



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



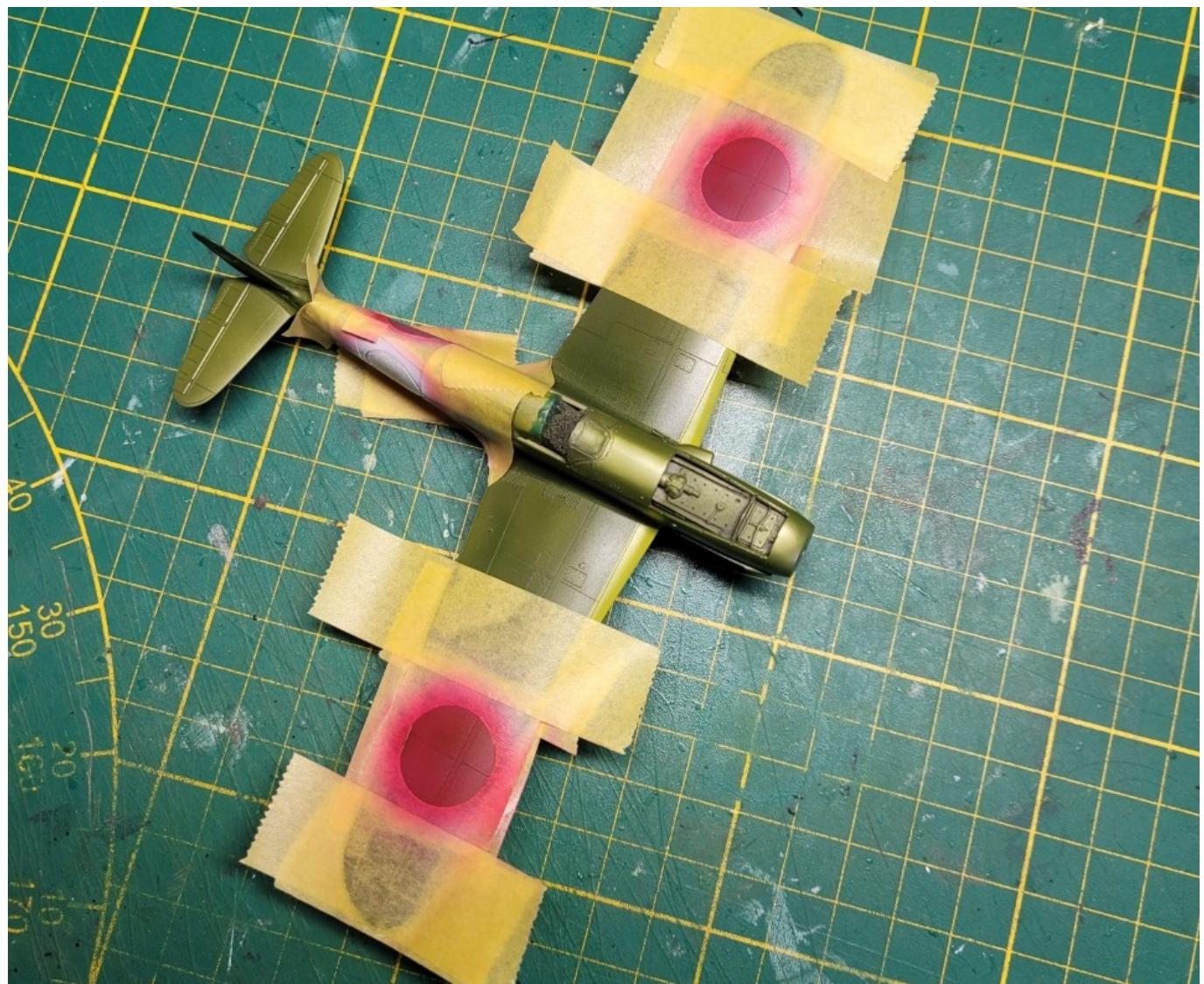
Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps





Finitions et patine

Les touches finales de peinture (moteur, train d'atterrissage) sont réalisées aux acryliques. Contrairement à ses prédecesseurs comme le Ki-43 le Ki-61 était relativement peu écaillés comme nous pouvons le constater sur la documentation d'époque. Les écaillures sont réalisées avec une teinte gris alu soit au pinceau soit avec la technique de l'éponge

La patine est réalisée avec des filtres aux huiles de différentes teintes sachant que l'intrados est toujours plus sale que l'extrados



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps





Fin et diorama

Après les étapes finales, démasquage de la verrière, fixation de l'hélice, l'avion est disposé sur une petite saynette entièrement réalisée en scratch





Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM Une hirondelle ne fait pas le printemps



