



L'implantation des servos dans l'aile est classique : deux en prise directe pour les ailerons, un central spécifique (180°) pour le train rentrant. Pas de volets, l'avion s'en passe très bien !

Par la suite, un turbo fut ajouté sur la version J2M4, mais cette variante restera un échec. Devant les difficultés de Mitsubishi à produire en masse le Raiden, la marine japonaise finit par commander le Kawanishi N1K1-J, concurrent initial du Raiden.

Toutes versions confondues, d'après les archives retrouvées, 621 appareils furent construits. Le Raiden restera dans l'histoire de la guerre du Pacifique l'adversaire attitré du B29 dans la dernière année du conflit. Bien armé et protégé, il avait tout pour réussir. Mais Mitsubishi, qui mettait la priorité sur la production du Zéro, n'a jamais eu la capacité de corriger les problèmes récurrents de l'appareil et d'accroître sa capacité de production.

Un des avions fut capturé par les Américains. Les pilotes alliés qui eurent la possibilité de l'essayer furent étonnés par ses excellentes qualités de vol et de décrochage, ainsi que par sa stabilité. Aux mains de pilotes expérimentés tels le sulfureux Sadaaki Akamatsu, denrée rare au Japon à l'époque, le Raiden pouvait rivaliser et sortir vainqueur contre les chasseurs américains comme le Hellcat ou le P51.

Aujourd'hui, il ne reste plus qu'un seul exemplaire de l'appareil. Il est exposé au Plane of Fame Museum à Chino aux Etats-Unis.

Le modèle réduit

Après le Caudron Typhon présenté il y a quelque temps dans cette

même revue, j'avais envie de réaliser un warbird. Je me suis donc mis à la recherche d'un chasseur différent des modèles que l'on voit traditionnellement sur les terrains d'aéromodélisme. Dans cette catégorie, les avions japonais, en dehors du Zéro, sont des sujets rares.

nombre d'exemplaires d'avions retrouvés après guerre, les cellules préservées des raids des B29 ayant souvent été utilisées par les Kamikazes à la fin du conflit ou sabotées.

En me documentant sur la production nipponne, je suis vite tombé sur le Mitsubishi Raiden, sur lequel j'ai immédiatement craqué.

Paradoxalement, la production japonaise de l'époque est pourtant assez riche. Ces avions souffrent sûrement d'un déficit d'image auprès des fans d'aviation, l'histoire n'ayant retenu de la production nipponne que le Mitsubishi Zéro. Ce déficit d'image est également dû au faible

Malheureusement, la documentation sur cet avion est peu nombreuse, et je ne parlerai même pas des photos. Par chance, j'ai pu me procurer la publication Yellow Series, en langue anglaise, relative au Raiden qui m'a permis de vous le présenter aujourd'hui. Si vous envisagez la construction de ce modèle réduit, je vous conseille cet ouvrage qui est une véritable mine d'informations, notamment afin de choisir la décoration.

Même si l'échappement et la culasse du 4 temps sont assez discrets, certains préféreront peut-être adapter une motorisation électrique afin de ne pas défigurer ce bel avion ! Si c'est votre cas, tenez-nous au courant du résultat obtenu !



4 planches...

La première question qu'il a fallu traiter a été le choix de l'échelle. Souhaitant proposer l'appareil sous forme de plan encarté, je ne souhaitais pas dépasser 1,40 m d'envergure.



Mais à y regarder de plus près, cela donnait déjà un fuselage au volume "monstrueux" qu'il aurait été difficile à faire tenir dans le format du plan. Devant dans tous les cas être publié sur deux numéros, j'ai donc augmenté l'échelle pour passer au 1/7^{ème}, amenant l'envergure à 1,59 m. Sur le Raiden, je n'ai utilisé que des solutions classiques afin de limiter les risques lors du premier vol. Toute la construction sera traditionnelle, intégralement balsa et contre-plaqué, capot moteur compris. Comme vous le verrez dans le prochain numéro, le fuselage est construit selon la méthode