



# NORTHROP P-61B Black Widow



**P**LUS gros chasseur de toute la Seconde Guerre mondiale, aux dimensions comparables à celles d'un bombardier moyen comme le B-25, le P-61 Black Widow avait jusqu'à présent été correctement traité par les fabricants de maquettes, aussi bien au 1/72 qu'au 1/48. Il manquait en revanche une représentation à l'échelle actuellement en vogue, le 1/32.



1/32

HOBBY BOSS

C'est désormais chose faite grâce à ce modèle récemment édité par Hobby Boss, qui rend bien hommage à cette machine dont les lignes seules évoquent puissance et performance.

Dès l'ouverture de la boîte (et même avant, vu les dimensions de cette dernière) on se rend compte du côté imposant du P-61 à cette échelle. Il faut dire qu'avec 62 cm d'envergure et 47 cm de long, il va être nécessaire de trouver un peu de place dans la vitrine ! Et cette impression est encore renforcée à l'examen du contenu : 26 grappes, soit plus de 550 pièces, deux planches de photodécoupe, des éléments en métal et en vinyle. Pas de doute, ce Black Widow au 1/32, « c'est du lourd »... dans tous les sens du terme !

Bien sûr, avec une telle profusion, on s'imagine que le montage de ce gros oiseau va prendre



Le P-61 est le plus gros chasseur utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale et le premier appareil conçu dès l'origine pour la chasse de nuit à avoir équipé des unités opérationnelles. Deux versions principales volèrent pendant le conflit, le P-61A dont la grande majorité fut dépourvue de la tourelle dorsale, et le P-61B, à partir de juillet 1944, le plus fabriqué (plus de 540 exemplaires), à la pointe avant du fuselage légèrement allongée et dont la plupart des exemplaires retrouvèrent leur tourelle.

*Texte et maquette Nicolas GOHIN. Photos de l'auteur et de D. Breffort*

« un certain temps », d'autant que le niveau de détails, échelle oblige, est du genre poussé (et qu'il sera même, pour l'occasion, accru par l'utilisation de quelques éléments fournis par les planches Eduard spécialement créées pour ce modèle...).

Cependant, très rapidement, on s'aperçoit que l'on a affaire à une maquette fort bien conçue, avec une gravure (lignes de structure, rivetage) aussi réaliste que discrète (oubliez les premiers kits à cette échelle du consortium Trumpeter/Hobby Boss, rivetés « à la mitrailleuse ») et qui, malgré ses dimensions plus que conséquentes, va s'assembler facilement, quasiment sans avoir besoin de mastic, le découpage des principaux sous-ensembles (fuselage, poutres, ailes) ayant été bien pensé, avec une mention particulière pour les différentes pièces servant à lester l'avant de l'avion où le raccord entre les ailes et les poutres qui, malgré mon appréhension au vu des dimensions et du poids des pièces, s'est remarquablement bien passé, seul un bon joint à la cyano étant nécessaire pour régler la question.

Les seuls défauts de cette maquette sont en réalité plutôt bénins. Le plus flagrant concerne les pneus, fournis selon l'habitude chinoise, en vinyle et qui ne sont franchement pas beaux, affublés en plus d'une belle ligne de moulage en leur milieu, juste au centre des sculptures... Bref, si vous avez quelques euros supplémentaires à mettre dans le commerce, investissez dans un jeu de roues en résine (comme celles de True Details, par exemple), vous y gagnerez au change. Enfin, signalons que la notice n'est pas un modèle du genre quant aux indications de

mise en couleur, notamment pour l'intérieur du fuselage et qu'elle donne des informations erronées quant aux deux décos proposées. Pour la première, celle que nous avons choisie, cela est de peu d'importance car il s'agit d'une erreur d'attribution de l'avion (548th NFS et pas 547th comme annoncé, idem pour son pilote). En revanche pour la seconde, la déco proposée ne correspond pas au modèle. En effet « Sleepy Time Gal » était un P-61B-2, donc sans tourelle et avec seulement deux pylônes sous les ailes. Remarquez, la modification pourra être faite sans trop de problème car la plaque servant à obturer l'emplacement de la tourelle figure, inutilisée, sur une des grappes.

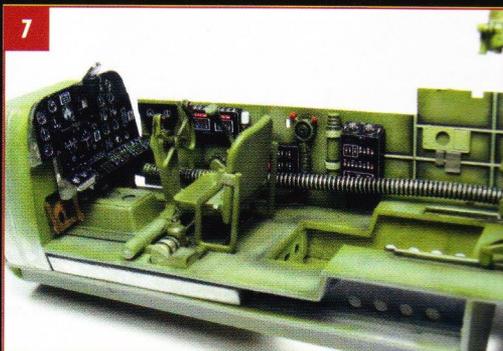
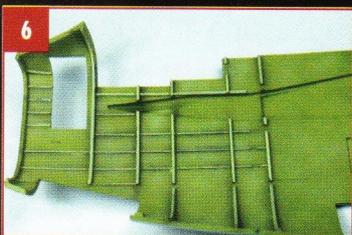
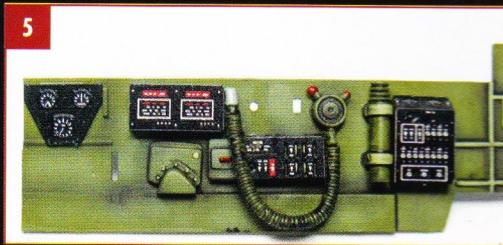
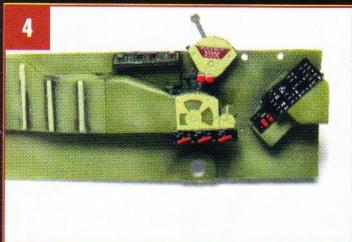
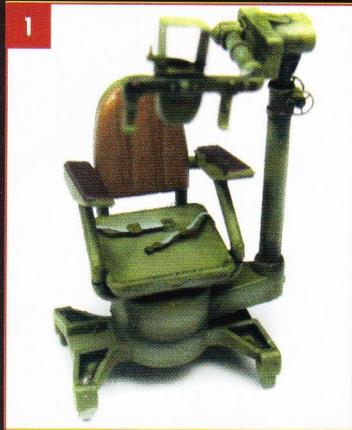
Au final, un superbe modèle, aussi imposant que réussi, et qui vous permettra, en plus, de vous exercer à cet « art » si délicat de la reproduction d'un camouflage intégralement noir...! □

Si la majorité des P-61A sortit des chaînes avec le camouflage classique des avions de l'USAAF de l'époque (vert olive et gris moyen), les P-61B reçurent d'origine une livrée uniformément noire satinée (« jet black ») jugée plus appropriée à leurs activités nocturnes car dissimulant mieux les avions, notamment aux projecteurs de la DCA ennemie.





Plusieurs variantes du P-51B furent produites, toutes différenciées par un suffixe spécifique. Cet appareil (s/n 42-39713) est ainsi un P-61B-15-NO, le lot le plus fabriqué (153 exemplaires) et le premier à être rééquipé de la tourelle dorsale.



1, 2 et 6. L'intérieur de l'habitacle, ainsi que les logements des canons, doit être peint en « vert intérieur » (interior green), indication que ne donne pas la notice... Pour accentuer les contrastes, on utilise la peinture de base, éclaircie, ou des jus sombres qui feront par exemple ressortir les renforts internes, tandis que les détails les plus fins sont repris au pinceau (coussin, brêlages).

3. La planche de photodécoupe colorée Eduard est utilisée pour les différents boîtiers et instruments dans le poste arrière du radariste donnant

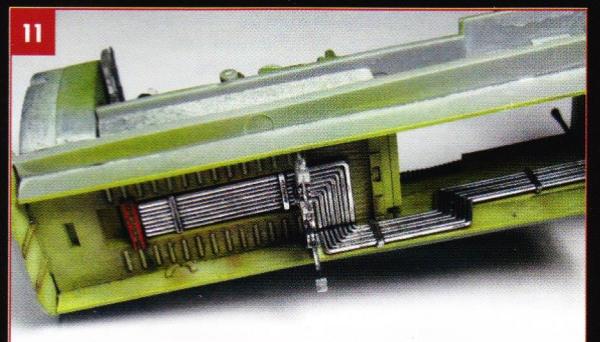
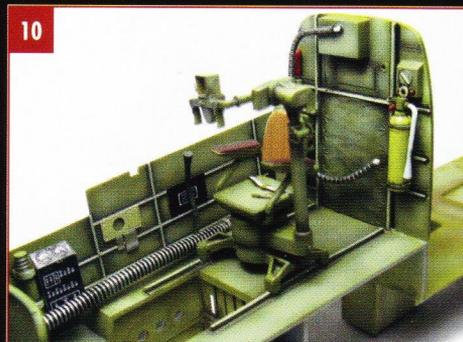
ainsi un réalisme supplémentaire. On notera l'excellente représentation du siège pivotant, monté sur rail, et du système de manœuvre de la tourelle dorsale

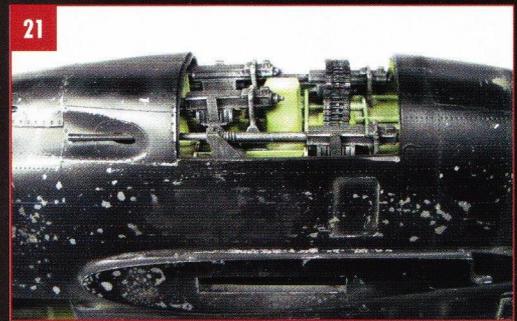
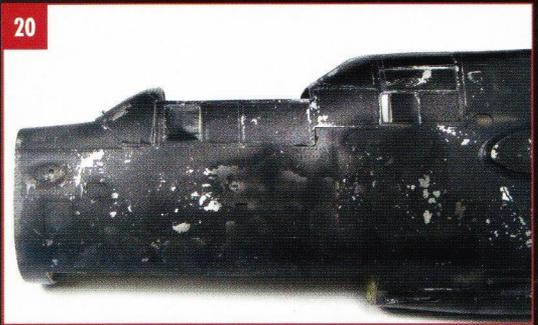
4,5,7,8. La photodécoupe colorée a également été utilisée pour le poste de pilotage, avec là encore un rendu incomparable au niveau du tableau de bord. Cet apport n'est finalement pas superflu car l'intérieur reste bien visible grâce aux nombreuses parties vitrées très transparentes. On remarque la trappe d'accès ménagée dans le plan-

cher et, sur le côté droit, le conduit du système de réchauffage de l'habitacle aboutissant dans la cloison dorsale.

9 et 10. Le poste du mitrailleur, avec son siège pivotant et surtout le système de visée et de commande de la tourelle dorsale.

11. Le puits du train avant est correctement aménagé d'origine. On notera, à l'avant, derrière le tableau de bord, et sous le plancher, les pièces en métal servant de lest.





12. Les différents sous-ensembles composant l'un des deux moteurs Double Wasp, avec notamment les couronnes de cylindres, les collecteurs d'échappement et le bâti peint en vert intérieur.

13. Chaque moteur est composé de près de 100 pièces, ce qui donne une excellente idée de leur (haut) niveau de détails. Les cylindres sont peints en chrome chez Alclad et l'échappement en marron chocolat, teinte ensuite travaillée avec diverses nuances plus claires. Les différents carters sont, eux, gris clair, leurs boulons étant repris un à un.

14. Le moteur se positionne dans sa nacelle quasiment comme dans la réalité, sur son bâti. Les cloisons des prises d'air des bords d'attaque sont fournies en photodécoupe et doivent être mises en forme par pliage.

15. Les couronnes des volets sont fournies ouvertes ou fermées. La première option permet de laisser visible une partie de l'arrière du moteur.

16. La tourelle dorsale comprend ses principaux éléments mais devra être complétée par son câblage si l'on souhaite la laisser visible, comme le permet son capot, curieusement fourni, comme le dessus du fuselage, en plastique transparent.

17. Le train est fourni, au choix, en plastique ou en métal. Si cette seconde option apporte un surcroît de solidité à la maquette plutôt lourde une fois terminée, sachez que les pièces sont en revanche moins finement moulées que leurs homologues en plastique, plus réussies mais plus frêles... Les pneus en vinyle, assez grossiers, sont le seul vrai défaut de ce modèle. On a vu pire !

18 et 19. Une fois les verrières soigneusement masquées, l'ensemble de l'avion est peint en noir. Cette couleur ayant viré au gris après patine, la plupart des panneaux sont repris avec la teinte d'origine. Un effet de patine supplémentaire est obtenu en vaporisant de la peinture noire à travers un morceau de tampon à récurer (Spontex), ce qui donne des taches de formes et dimensions aléatoires, restituant ainsi l'effet d'usure.

20. Les nombreuses éraillures ont été obtenues grâce au produit de la gamme AK Interactive (« Heavy Effects Acrylic Fluid », réf. AK 089) remplaçant la laque à cheveux. Sur une surface peinte en alu, on applique ce liquide à l'aéro et on vaporise par-dessus la couleur de camou-

flage. À l'aide d'un pinceau imbibé d'eau, voire en mouillant les surfaces, on retire une partie de la peinture, révélant ainsi le métal du dessous. Si l'effet est trop prononcé, on peut reprendre certains endroits avec la teinte du camouflage.

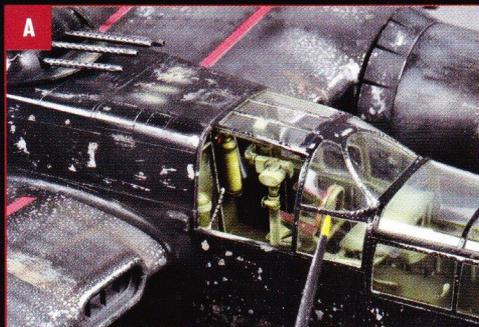
21. Des panneaux séparés permettent de laisser les quatre canons ventraux visibles. Les bandes de munitions, en vinyle, ont leurs douilles peintes en cuivre.

« Lady of the Dark » (surnom inspiré par un film éponyme ayant Gingers Rogers pour vedette) appartenait au 548th Night Fighter Squadron (NFS) de la 7th Air Force basé à le Shima (Iejima, en japonais, petite île au nord-ouest d'Okinawa) en août 1945. Ce P-61 apparaît sur de nombreuses photos d'époque, y compris alors qu'il se trouvait dans le cimetière d'avions de Clark AFB (Philippines) en 1948.





« Lady in the Dark » est surtout connu pour être l'avion ayant remporté l'ultime victoire aérienne dans le Pacifique, la veille de la capitulation du Japon, le 14 août 1945. Mieux, ce succès fut acquis sans tirer un coup de feu car la victime, un Ki-44 (« Tojo »), fut forcée par le P-61 à s'écraser en mer à l'issue d'une poursuite à haute vitesse !



**A.** Le deuxième homme d'équipage, chargé uniquement du maniement de la tourelle dorsale au moyen d'un système élaboré ressemblant à un guidon de vélo, avec deux poignées, était décalé en hauteur par rapport au pilote placé devant lui. A la fin du conflit, beaucoup de P-61 furent utilisés en biplaces, l'équipement radar étant installé dans ce poste, ce qui permettait, par un déplacement du centre de gravité,



d'améliorer les performances de l'avion.  
**B.** La partie supérieure de la verrière du pilote ôtée permet de mieux distinguer les détails apportés dans ce poste, notamment les différents panneaux en photodécoupe colorée.



**C.** La tourelle dorsale ne cessa de causer des problèmes au P-61, provoquant des vibrations quand elle pivotait ou quand ses armes étaient dirigées vers le haut. Aucune solution mise en œuvre ne parvint réellement à éliminer ces défauts. Dans un premier temps, il fut donc décidé de la supprimer (à partir du 38e P-61A) et d'obturer son emplacement par une simple tôle. Cette tourelle General Electric A-4 (identique à celle installée sur le B-29) fut réinstallée à partir du P-61B-15.



**D.** Le radariste était installé dans le sens de la marche, sur un siège pivotant, et pouvait éventuellement manier à distance la tourelle dorsale. Le panneau latéral a été laissé ouvert uniquement pour laisser l'intérieur visible car il n'était normalement amovible qu'en cas d'urgence.



**E.** L'une des particularités du P-61 sont ces spoilers en deux parties placés à l'extérieur de l'aile, juste devant les volets, destinés à contrôler l'appareil en roulis. Les ailerons, de petite dimension, sont placés aux extrémités de la voilure.



**F.** L'accès au poste du radariste/mitrailleur arrière, séparé du reste de l'équipage par la tourelle, se faisait grâce à une échelle intégrée dans la partie inférieure du fuselage, basculante. En raison du caractère secret de l'équipement de détection du P-61 le radariste était simplement désigné « radio-opérateur ».

Conçu en tenant compte des enseignements tirés de la Bataille d'Angleterre par les Britanniques qui étaient à la recherche d'un chasseur de nuit performant, le P-61 fut dès le départ, en 1940, réalisé autour du concept d'un triplace bimoteur à fuselage bipoutres, configuration permettant de dégager la partie avant pour y loger armement et radar.



Contrairement à une idée reçue, le surnom de Black Widow donné au P-61 n'a rien à voir avec sa couleur de camouflage, puisque les premiers appareils de série furent peints en vert olive et gris, mais est inspiré de la *Latrodectus mactans*, une araignée répandue en Amérique du Nord et réputée pour la toxicité de son venin. L'armement principal du P-61 était composé de quatre canons Hispano M2 de 20 mm installés dans la partie inférieure des flancs du fuselage. Pour les missions de nuit, le pilote pouvait utiliser un viseur spécial, permettant un agrandissement de la cible et installé sur un support mobile.



**G.** L'accès au poste de pilotage et du mitrailleur avant se faisait au moyen d'une trappe équipée d'une échelle placée dans le puits du train avant. Le garde-boue installé sur la roue avant évitait les projections dans ce logement encombré de nombreux câbles et autres durits, évitant ainsi des travaux de maintenance supplémentaires.



**H.** Les moteurs R-2800-15 Double Wasp sont bien peu visibles, au fond de leur capot et en grande partie masqués par l'imposante casserole d'hélice. Les cloisons séparatrices des prises d'air de bord d'attaque sont des éléments en photodécoupe.



**I.** Le « cœur » du système d'armes du Black Widow est son radar Western Electric SCR-720 - (utilisé chez les Anglais sous le nom d'Al Mk X), d'une portée d'environ 15 km et dont le réflecteur parabolique était installé à l'avant, protégé par une « bulle » en Plexi, tandis que les antennes dipôles placées de part et d'autre du fuselage donnaient l'azimut de la cible.

Le P-61 fut mis en service quasiment en même temps dans le Pacifique (mai 1944) et en Europe (mi-juin de la même année), remplaçant avantageusement les avions d'origine anglaise (Beaufighter) et surtout le P-70 (chasseur de nuit dérivé du A-20/Boston) utilisés auparavant. En revanche, il ne participa pas à la guerre de Corée, à partir de 1950, car il avait été alors remplacé dans son rôle par le F-82 Twin Mustang.

