



- Actus
- Forum
- Chat
- Avions & hélicoptères▼
- Armées▼
- Constructeurs▼
- Armes & équipements▼
- Autres▼
- Liens
- Sigles
- Photos
- Plan du site
- Médailles
- À propos
- Connexion



chat

connectez-vous !

**jericho** : @alliance lumbala : pour ce genre de questions, il vaut mieux les poser sur le forum, par exemple dans "présentation" ou au pire dans "armée de l'air congolaise". 😊

**parfait** : salut et j'aimerais bien parler avec alliance lumbala j'en ai vraiment besoin

**bradlev** : hehe

# Mitsubishi B5M Mabel

Avions d'assaut / Mitsubishi / Mitsubishi B5M Mabel

## Rappels

**Catégorie** : Avion d'assaut

**Constructeur** : Mitsubishi

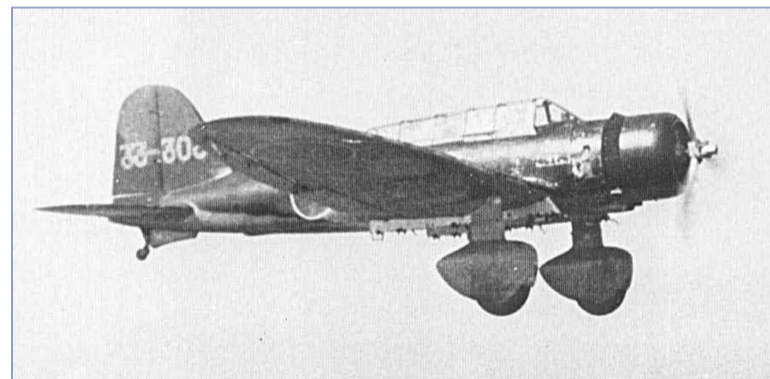
**Premier vol** : novembre 1936

**Production** : 125 appareils construits (cellules neuves)



[Historique](#) [Forum](#) [Illustrations](#)

## Historique



Mitsubishi B5M en vol

Concurrent malheureux du célèbre Nakajima B5N, le B5M fut développé par Mitsubishi en réponse à la demande de la marine impériale japonaise.

En 1935, désireuse de remplacer ses Yokosuka B3Y et B4Y (ce dernier rentrant tout juste en service), celle-ci publia dans le cadre du programme 10-shi un cahier des charges demandant un bombardier torpilleur devant être embarqué sur ses porte-avions. Pour faciliter l'embarquement et les opérations aéronavales, le nouvel appareil devait être pourvu d'ailes repliables d'une envergure maximale de seize mètres et devait atteindre au

minimum la vitesse de 330 km/h. Il devait aussi pouvoir emporter une torpille de huit cents kilos et voler pendant au moins sept heures (quatre avec une torpille).

Mitsubishi proposa un prototype baptisé Ka-16 dont le premier vol eut lieu en novembre 1936. Il se distinguait d'emblée de ses prédécesseurs en étant le premier torpilleur embarqué japonais non biplan. Doté d'ailes cantilever montées en position basse et d'une structure intégralement métallique, le Ka-16 possédait également un train d'atterrissage fixe avec des carénages protégeant les roues et un long cockpit fermé pouvant accueillir trois membres d'équipage. Il est désormais acquis qu'une partie de la conception du Ka-16 a été inspiré par l'étude du Northrop Gamma 5A acheté aux États-Unis par la marine impériale, notamment de son système de volets à fentes. Nakajima eut également accès aux mêmes informations pour son B5N. Mais beaucoup de choix furent effectués par les ingénieurs japonais eux-mêmes.

La voilure repliable du Ka-16 posa quelques difficultés. La configuration initialement prévue (repli des ailes vers l'arrière et sur le côté) dût être remplacée par un système plus simple. Concrètement, seule la moitié la plus éloignée du fuselage pouvait se replier vers le haut (à la main, faute de moteur suffisamment performant pour l'époque et pour faciliter la maintenance), ce qui permettait malgré tout de gagner une place non négligeable dans les hangars toujours surpeuplés des porte-avions. Les saumons d'ailes (la partie à l'extrémité de celles-ci) furent également redessinés afin de rogner encore un peu plus sur l'envergure de l'appareil.

Restait à trouver un moteur suffisamment puissant pour propulser l'ensemble. Pour tenir le cahier des charges et compenser la traînée engendrée par le train d'atterrissage fixe, Mitsubishi devait trouver un moteur robuste, fiable et puissant. Les concepteurs du Ka-16 décidèrent en conséquence de monter un Kinsei 43 à l'avant du Ka-16. Développant 1 000 ch au décollage et entraînant une hélice tripale métallique, il permettait de dépasser les performances requises par les autorités tant en termes de vitesse que de rayon d'action même si le futur B5N de Nakajima lui était supérieur.

L'armement embarqué est sujet à caution. La plupart des sources s'accordent sur l'embarquement d'une unique mitrailleuse légère sur affût orientable à l'arrière du cockpit. En revanche, le nombre d'armes fixes tirant vers l'avant n'est pas le même partout. De façon générale, il semble que l'équipage n'ait eu qu'une seule arme frontale de calibre 7,7 mm. La valeur ajoutée de l'appareil reposait de toute façon sur sa charge extérieure, soit une torpille de huit cents kilos, soit des bombes. Différentes configurations étaient possibles, soit deux bombes de deux cents cinquante kilos chacune, soit six bombes de soixante kilos. De cette façon, il était possible d'engager le Ka-16 aussi bien contre des cibles au sol que contre des navires.

Les essais en vol du Ka-16 suscitèrent l'enthousiasme des pilotes. Bien que plus complexe que les appareils qu'il devait remplacer, il remplissait les exigences de la marine impériale. De plus, Nakajima rencontrait d'importantes difficultés dans la mise au point du B5N. Jugé moins novateur que le B5N (qui pâtissait par exemple de sa voilure repliable hydrauliquement) et utilisable immédiatement, le prototype de Mitsubishi reçut ses premières commandes à la fin de l'année 1937. Toutefois, la marine autorisa dans le même temps Nakajima à produire en parallèle son appareil, baptisé Type 97-1 (B5N). Pour s'en distinguer, le Ka-16 devint le Type 97-2 (B5M). En agissant ainsi, la marine impériale trouvait un moyen simple d'augmenter le nombre de ses appareils embarqués tout en laissant le temps à Nakajima de finaliser le B5N.



Mitsubishi B5M1 en virage

Et c'est ce qui se passa. Après plusieurs mois d'efforts, le B5N fut enfin débarrassé de ses défauts de jeunesse. Dans ces conditions, il fut jugé superflu de gaspiller une partie des capacités de production de Mitsubishi dans un appareil jugé moins efficace. La fabrication du B5M fut donc stoppée au début de l'année 1940 après cent-vingt cinq exemplaires. Cette décision influa grandement sur la participation aux opérations du modèle qui ne fut finalement jamais embarqué et servit uniquement à partir de bases terrestres.

Les premiers appareils opérationnels furent dans un premier temps déployés fin 1938 dans le *Suzuka Kokutai*, une formation basée sur l'île de Honshu créée pour la circonstance. Elle servira d'unité d'entraînement et de reconnaissance. On ne vit aucun B5M en dehors du Japon à cette époque. Par la suite, tous les avions construits furent affectés à trois autres formations dépendant de la base navale de Kure (*Oita*, *Omura* et *Usa Kokutai*). En 1941, ils assuraient des missions de formation des équipages et de patrouille anti-sous-marine dans les environs de la base.

Le manque de moyens de la marine donna une seconde chance au B5M. En 1942, un nombre non déterminé d'appareils fut engagé au combat en Indonésie au sein du 33<sup>e</sup> *Kokutai* (devenu 932<sup>e</sup> *Kokutai* fin 1942), notamment dans les îles Célèbes. Les Américains apprirent à cette occasion l'existence du B5M qu'ils considérèrent d'abord comme un précurseur du B5N. Ils lui attribuèrent en conséquence le nom de code *Kate-61* avant de comprendre leur erreur et de le rebaptiser *Mabel*. D'autres appareils auraient également été embarqués à bord du porte-avions d'escorte *Unyo* à l'été 1942 lors de missions de convoyage vers l'atoll de Truk et les îles Mariannes. Mais la contribution des B5M à la Seconde Guerre Mondiale resta limitée : il semble ainsi qu'ils n'aient jamais participé à des opérations en Chine. Il est possible que certains aient été employés en seconde ligne pour des missions d'entraînement ou de remorquage de cibles.

Début 1945, quelques survivants furent affectés aux unités rassemblées en prévision de la défense de l'île d'Okinawa. L'un d'entre eux serait à l'origine du naufrage d'un LSM (*Landing Ship Medium*) converti en porteur de roquettes sol-sol, le *USS LSM(R)-194*, coulé au large de l'île le 4 mai 1945. Les ultimes exemplaires disparurent dans l'immédiate après-guerre.

Texte de Ciders, avec son aimable autorisation.

## Ancien pays utilisateur

**Japon impérial** :  **Aéronavale japonaise impériale** (125 exemplaires)

## Versions

- **Mitsubishi B5M1** : Unique version de série, 125 exemplaires.
- Mitsubishi Ka-16 : Prototype du B5M "Mabel", au moins un exemplaire.