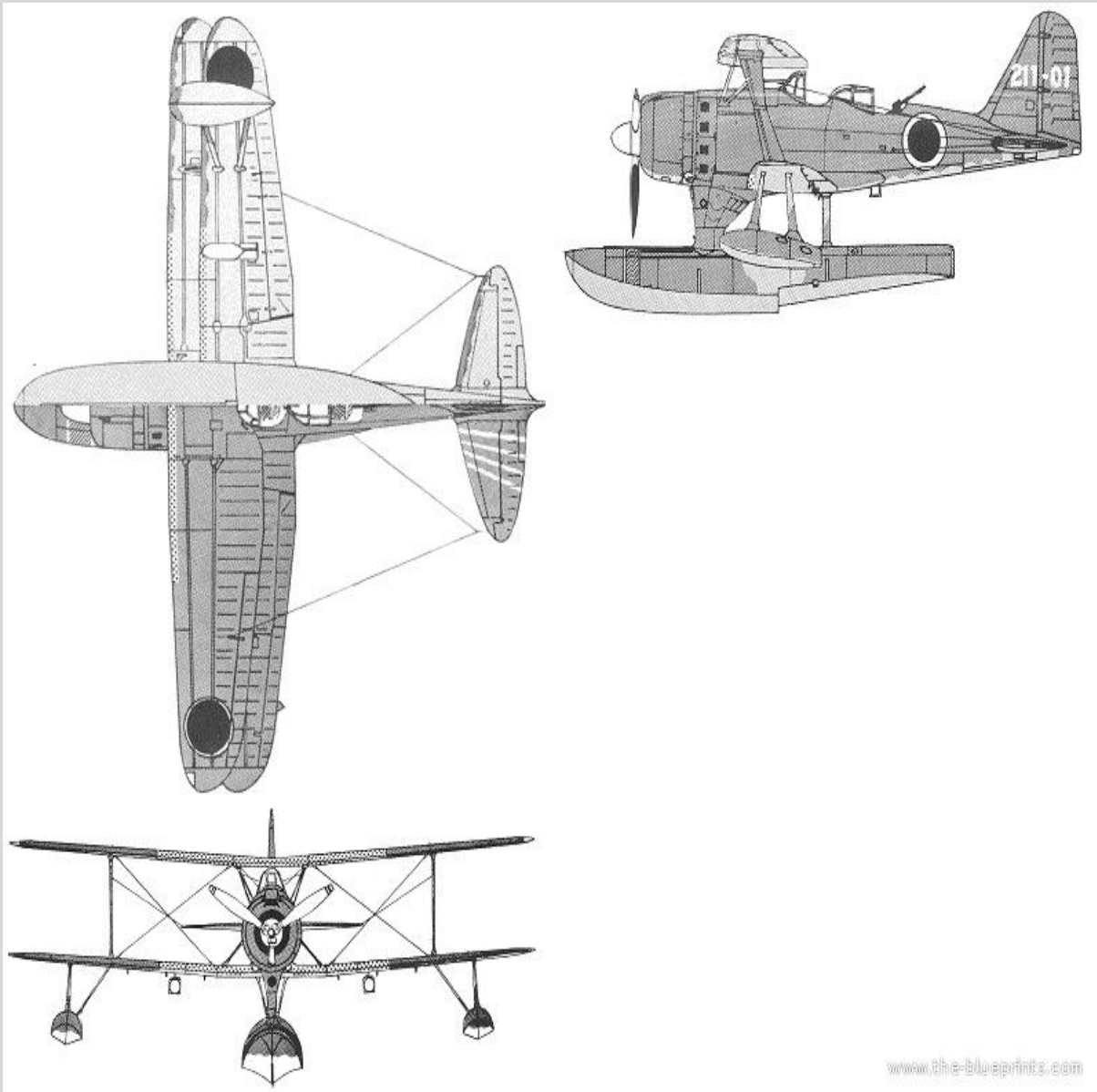


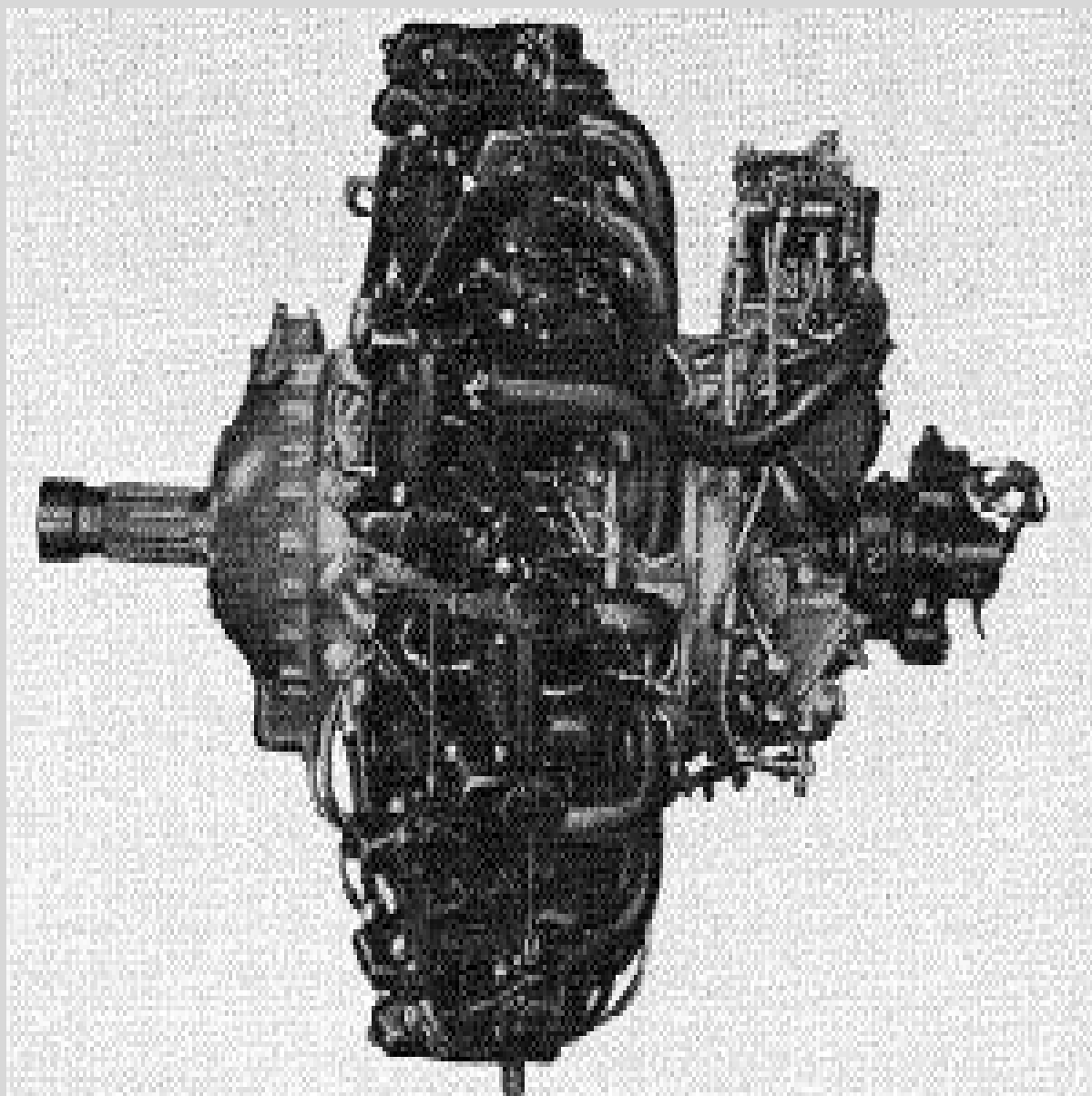
Nom de l'avion : Mitsubishi F1M2 Pete

Type d'avion : Hydravion de patrouille et de reconnaissance monomoteur biplace

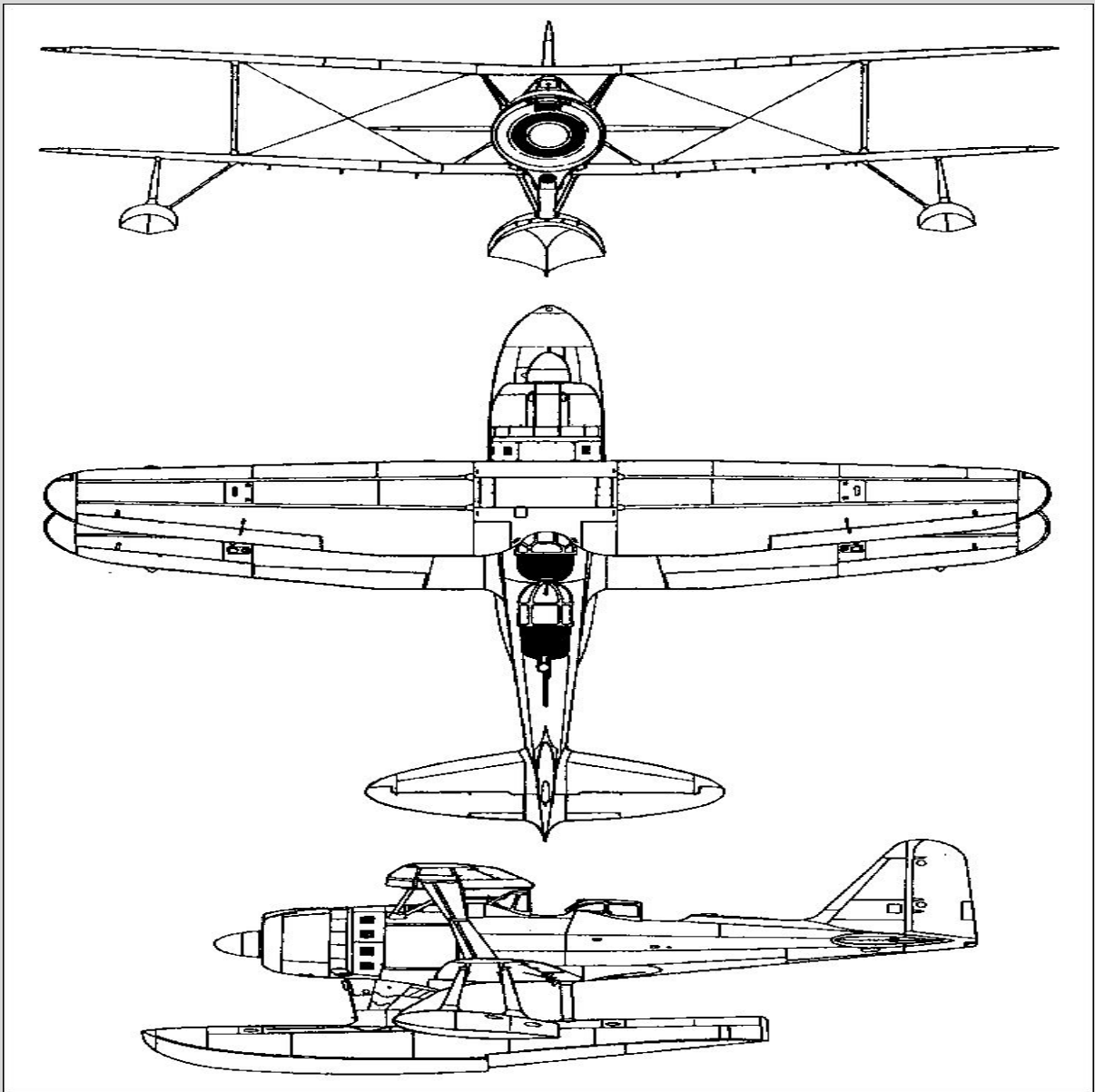


MOTORISATION

Mitsubishi Zuisei 13



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

- 1 mitrailleuse Type-92 de 7,7 mm sur affut arrière
- 2 mitrailleuses Type-97 de 7,7 mm vers l'avant
- 2 bombes de 60 kg



PERFORMANCES

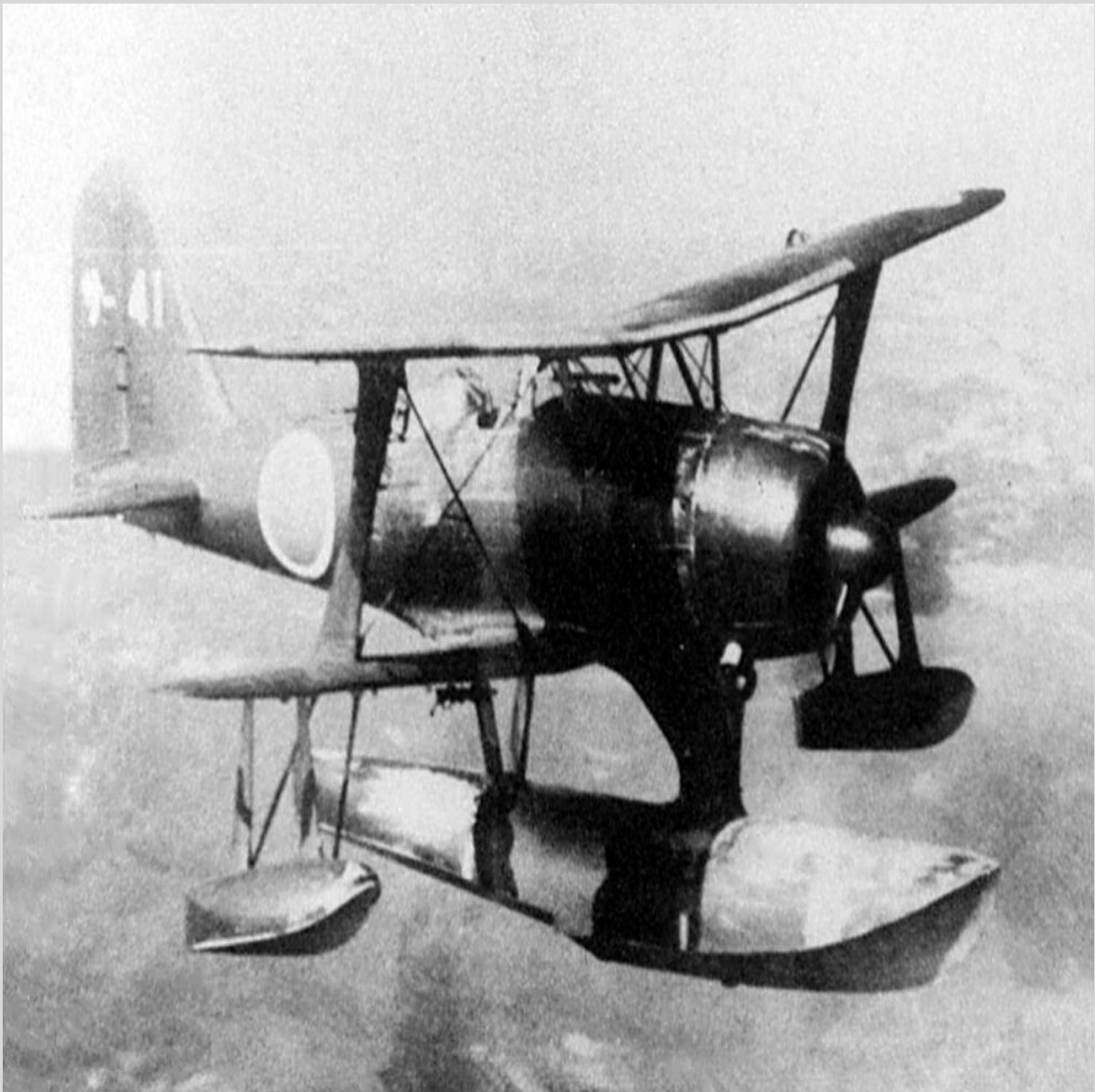
Vitesse maximale= 370 km/h à 3440 m

Vitesse ascension= 9 m/s

Temps montée= 5000 m en 9' 36"

Plafond pratique= 9440 m

Rayon action= maxi: 740 km



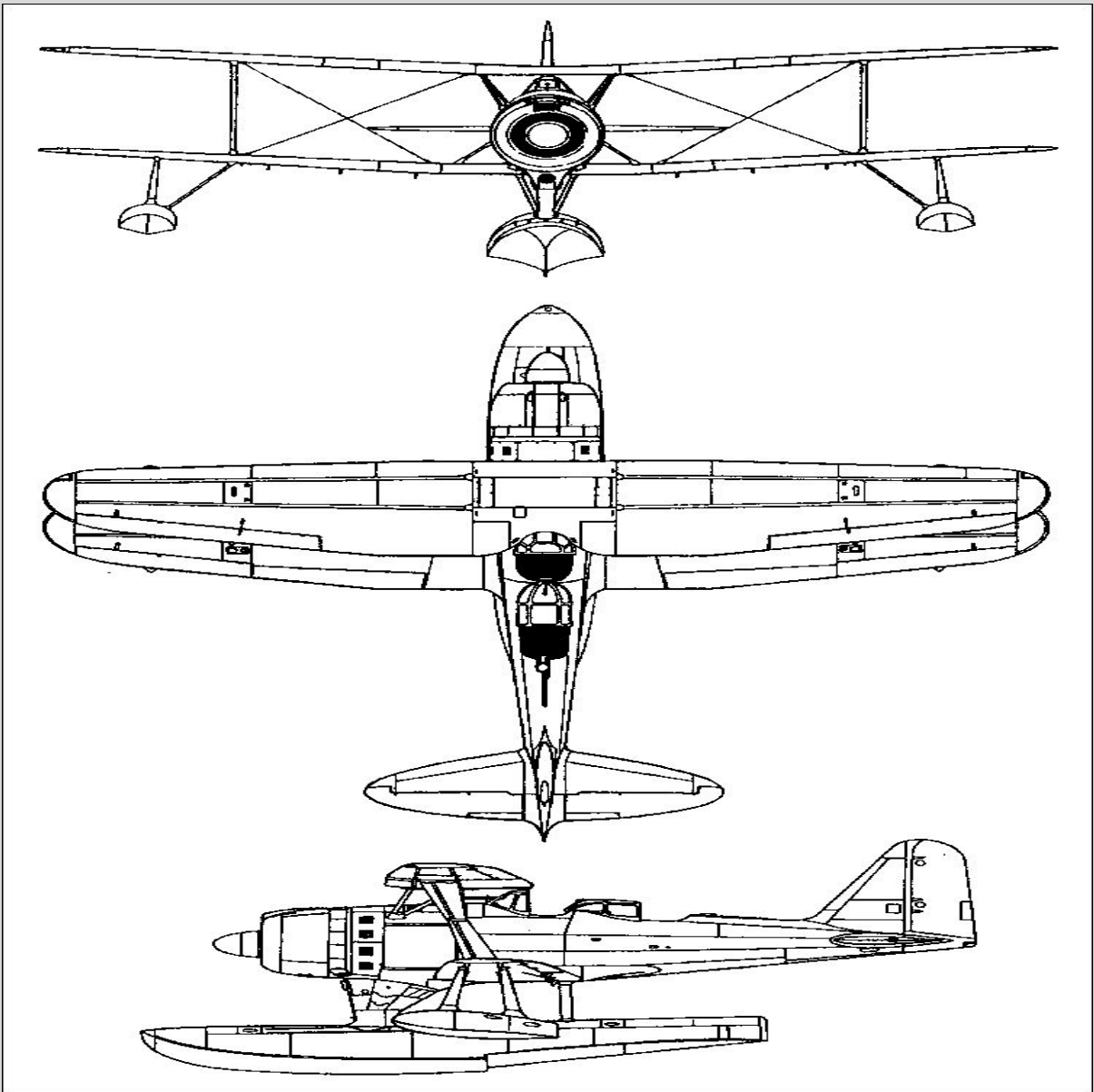
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,0 m	9,50 m	4,0 m	29,55 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1930 kg	0 kg	2550 kg



HISTOIRE

Tout comme les États-Unis et le Royaume-Uni, le Japon des années 1930 disposait d'une flotte puissante dans l'océan Pacifique. Les navires les plus importants de ces flottes étaient tous équipés d'un ou de plusieurs hydravions embarqués, destinés à régler leur tir et à mener des missions de liaison ou de reconnaissance. A cette époque, les Japonais disposaient essentiellement de Nakajima E8N (code allié : Dave), un appareil développé en 1934 et entré en service à l'automne 1935. Pourtant, dès 1934, les marins japonais demandèrent le développement de son successeur. Celui-ci devait être de petite taille, être embarqué à bord de navires et lancé depuis une catapulte. Des trois constructeurs contactés, seul Kawanishi refusa de participer à la compétition. Aichi proposa à l'état-major de la marine son AB-13 tandis que Mitsubishi développa le Ka-17. Ce dernier se révéla plus performant que son concurrent, ce qui amena les militaires à le choisir aux dépens de l'AB-17. Il fut alors rebaptisé F1M. Quatre F1M furent construits, le premier d'entre eux effectuant son premier vol en juin 1936. Mais les essais ne se déroulèrent pas de manière satisfaisante. Le F1M se comportait mal sur les plans d'eau (notamment durant les phases d'amerrissage) et sa stabilité directionnelle en vol était insuffisante. En outre, son moteur Nakajima Hikari de 820 ch (entraînant une hélice bipale) manquait de puissance aux yeux des pilotes qui le testèrent. Sommé de revoir sa copie, Mitsubishi procéda en conséquence à plusieurs modifications sur la structure et la motorisation du F1M. La forme des ailes fut modifiée, tandis que la dérive et le flotteur central étaient agrandis pour améliorer la stabilité en vol et sur l'eau. Enfin, un moteur plus puissant remplaça celui d'origine. Le nouvel appareil fut baptisé F1M2 et officiellement accepté par la marine. Le F1M2 était un hydravion biplan embarqué, avec un gros flotteur central et deux stabilisateurs sous la voilure. Il était tout entier construit en métal, à l'exception des gouvernes (entoilées). Une attention particulière avait été apportée par les ingénieurs de Mitsubishi à l'aérodynamisme de la cellule. Les mâts de voilure et les montants reliant le flotteur et les stabilisateurs au reste de l'avion avaient été carénés avec soin. La traînée engendrée par l'avion était ainsi réduite au minimum. Un Mitsubishi Zuisui 13 en étoile de 875 ch, entraînant une hélice tripale, permettait au F1M2 d'atteindre de bonnes performances pour un hydravion de cette période. Avec une vitesse de pointe de 370 km/h, le F1M2 était nettement plus rapide que son équivalent américain, le Curtiss SOC Seagull, ou que le remplaçant de celui-ci, le Vought OS2U Kingfisher. Il pouvait également monter plus haut, lui permettant de surveiller une zone beaucoup plus étendue... tout en le rendant plus vulnérable face aux chasseurs adverses. Son autonomie était en revanche plus réduite, le F1M2 étant un appareil à court rayon d'action. L'équipage de deux hommes prenait place dans deux cockpits séparés. Le pilote, sous la partie supérieure de la voilure, n'avait qu'un pare-brise pour se protéger des éléments. Une ouverture dans la voilure, juste au-dessus de lui, lui permettait une visibilité acceptable vers le haut. Derrière lui, l'observateur avait aussi pour mission de servir une mitrailleuse légère sur affût pivotant, l'unique défense de l'appareil en cas d'attaque venant de l'arrière. Cet armement était complété par deux mitrailleuses de même calibre montés sur le capot moteur. Deux bombes de 60 kilos pouvaient être montées sous la voilure. A la fin de la guerre, les militaires japonais essayèrent de monter une bombe de 250 kilos sous des F1M2, sans succès. Les premiers F1M2 de série entrèrent en service à la fin de l'année 1940. Ils remplacèrent les E8N à bord des grands cuirassés et des croiseurs lourds de la flotte impériale, mais aussi de navires de commerce convertis en porte-hydravions. D'autres furent basés à terre et opérèrent de bases dans tout l'océan Pacifique. Leurs missions furent des plus variées : appui lors des débarquements amphibies, patrouille maritime, réglage des tirs d'artillerie (par exemple durant la bataille des îles Mariannes, depuis les grands cuirassés Musashi et Yamato), reconnaissance (durant la bataille de Midway, depuis le cuirassé Kirishima. Ils furent aussi engagés au combat.

En avril 1942, quatre d'entre eux endommagèrent puis coulèrent la vedette lance-torpilles américaine PT-34. D'autres servirent de chasseurs improvisés en protection de convois (ou à la fin du conflit, au dessus du sol japonais aux côtés de Nakajima A6M2-N et de Kawanishi N1K), voire de bombardiers en piqué sur des théâtres secondaires (Aléoutiennes, Nouvelle-Guinée). Bien que plus lents que les chasseurs alliés les plus modernes, les F1M2 étaient assez maniables et rapides pour pouvoir se défendre. A l'occasion, ils pouvaient aussi chasser des cibles plus lentes, comme les bombardiers ou les hydravions adverses. Les pilotes alliés, qui apprirent à s'en méfier, lui attribuèrent le nom de code Pete. Ils devaient en voir tout au long du conflit, jusqu'à la capitulation du Japon en 1945. Beaucoup d'appareils étaient alors encore opérationnels, la plupart étant démantelés après le conflit. Un grand nombre de F1M2 finit ainsi son existence sur la base britannique de Seletar, à Singapour. La production du F1M2 se termina en 1944. Elle se monta au total à 1 118 exemplaires (dont les quatre F1M1 prototypes). 524 exemplaires sortirent des chaînes de Mitsubishi, le reste de l'arsenal de la marine à Sasebo. Un nombre non déterminé de F1M2 fut converti en F1M2-K destinés à l'entraînement. Quelques appareils firent une courte carrière en Thaïlande, au sein de la marine thaïlandaise, et d'autres en Indonésie.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/japon/japon.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/japon/f1m2.htm>

