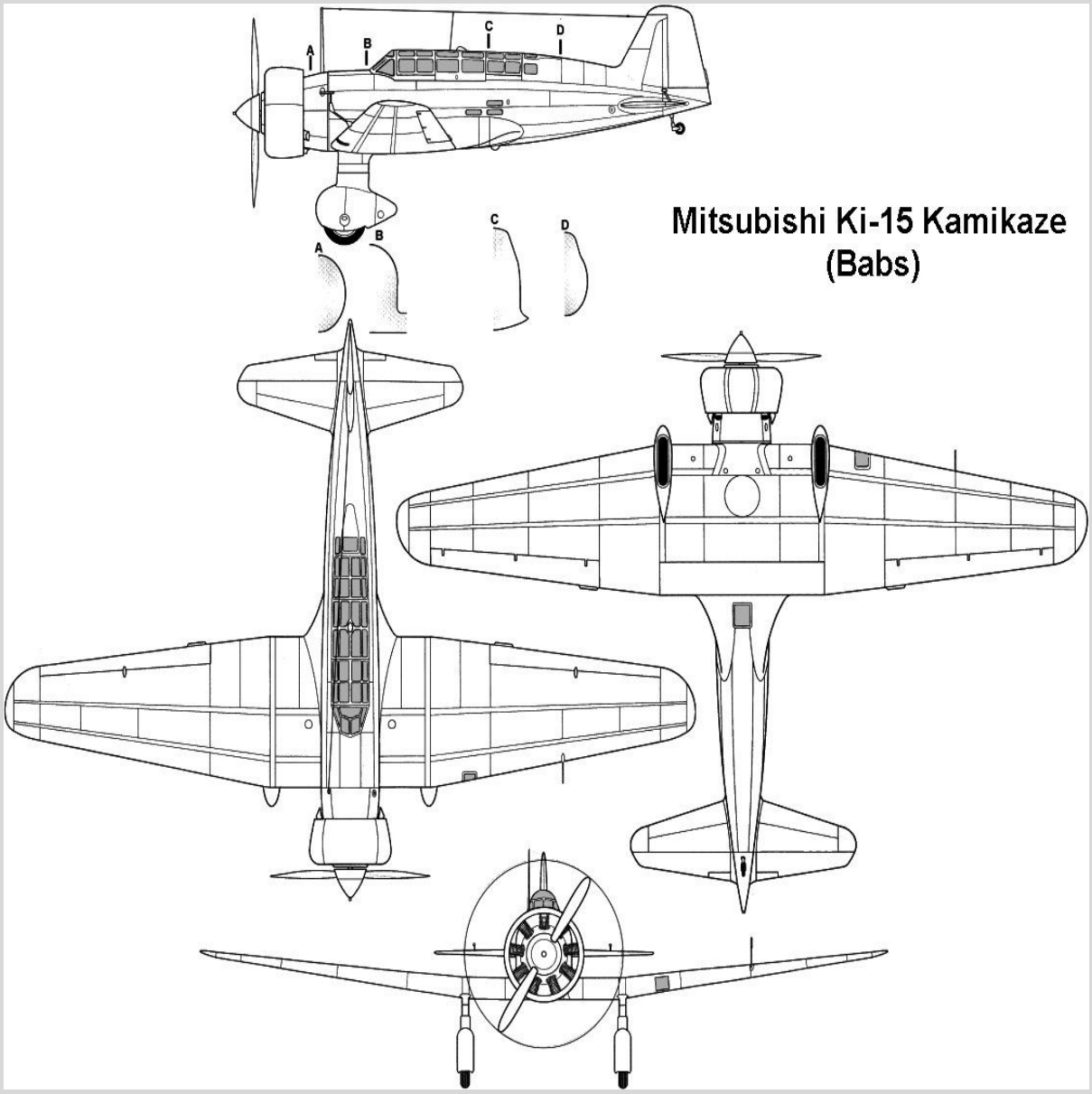
Nom de l'avion : Mitsubishi Ki.15I

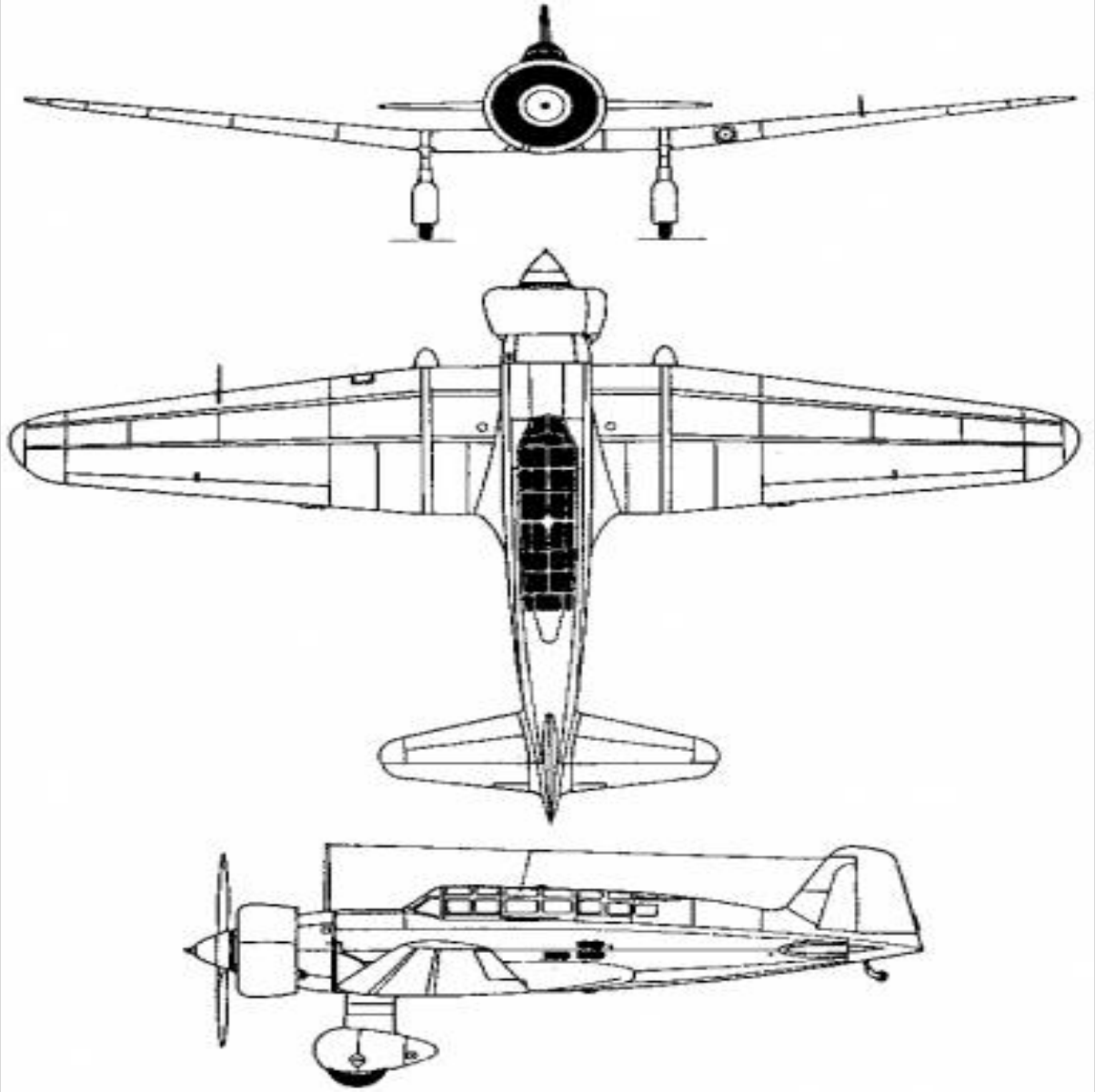
Type d'avion : Appareil de reconnaissance bimoteur biplace



MOTORISATION

Nakajima Kotobuki Ha-8

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



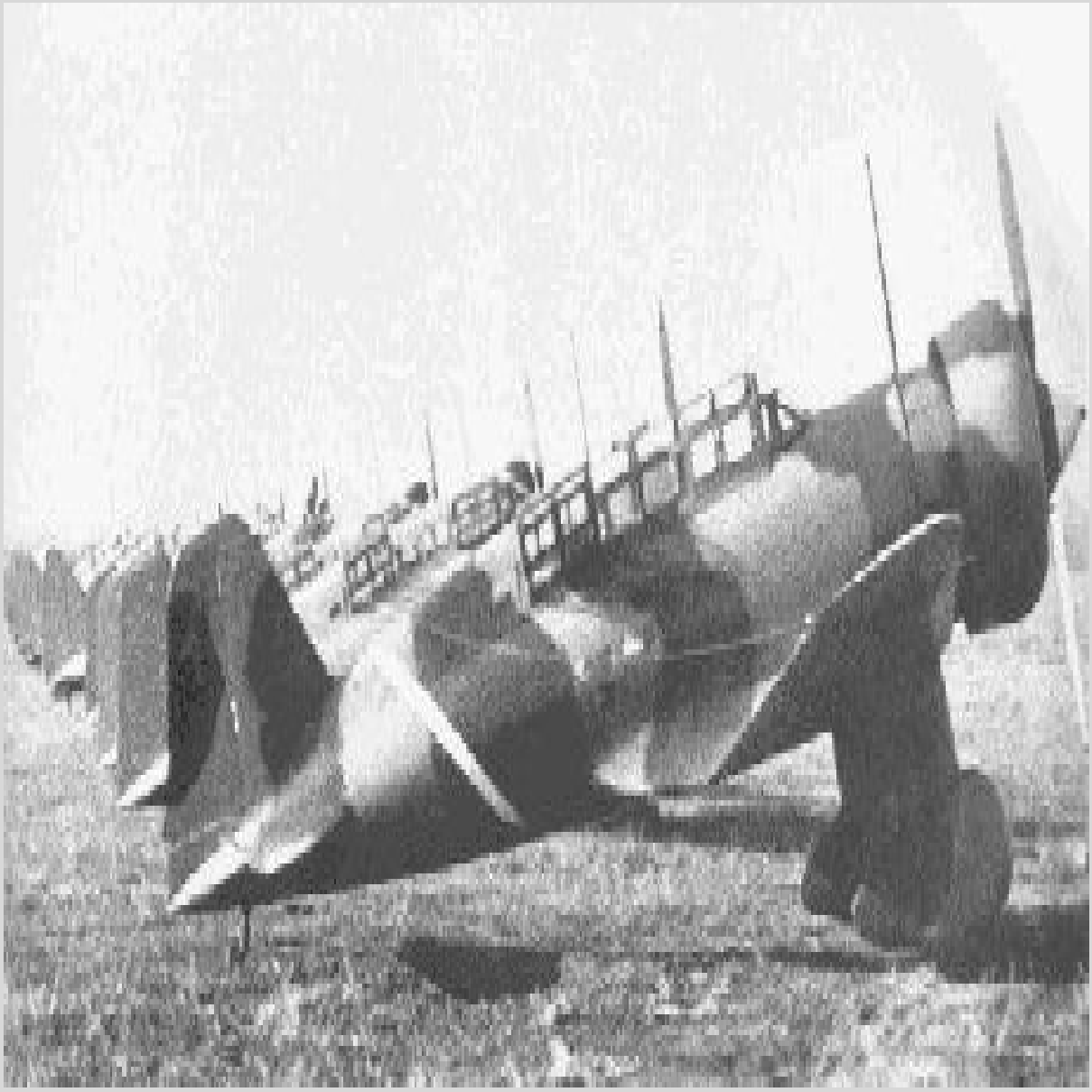
ARMEMENT

1 mitrailleuse Type 89 de 7,7 mm avec 210 coups
250 kg de bombes



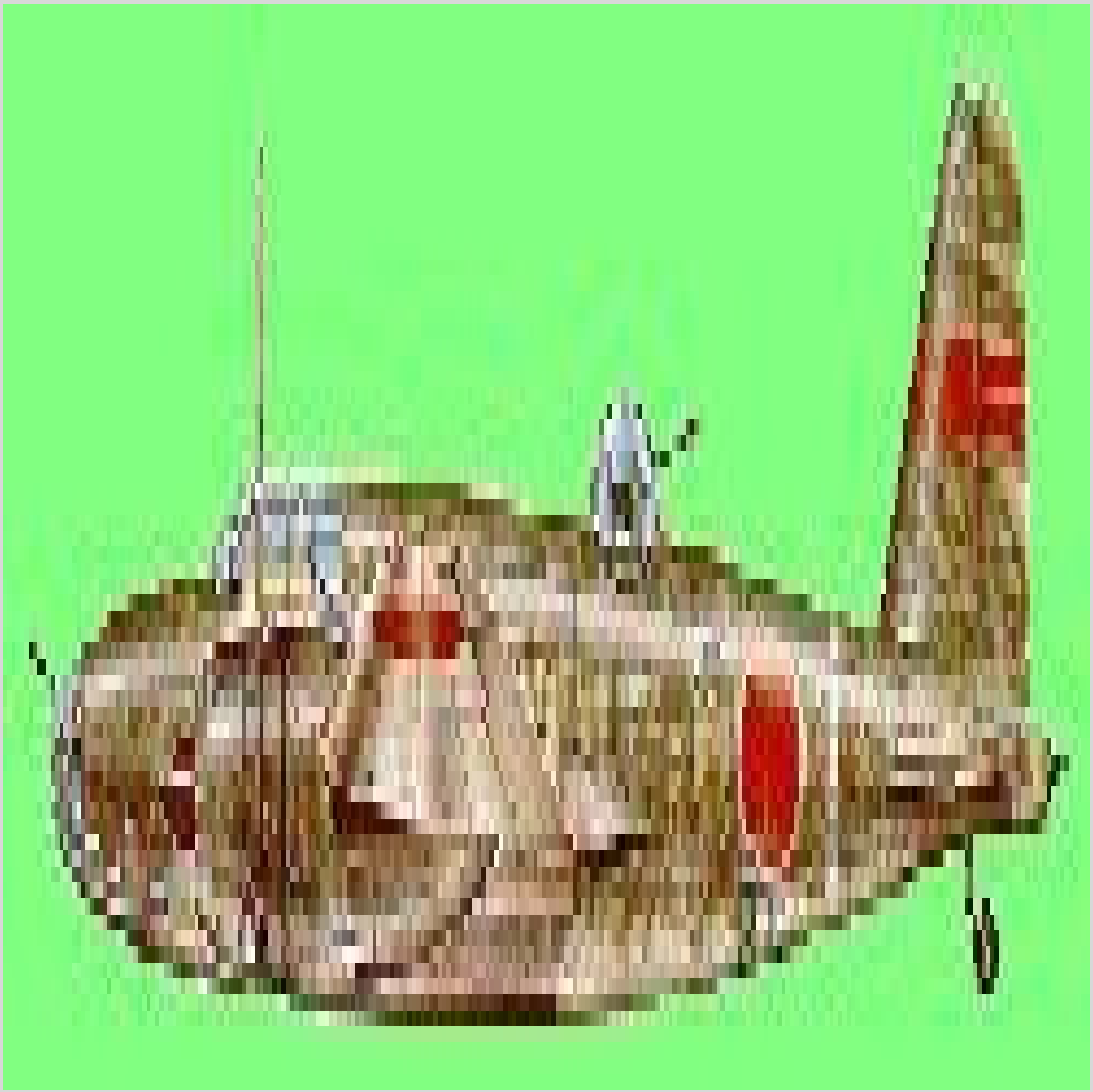
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 450 km/h à 3000 m - 480 km/h à 4000 m
Vitesse croisière= 320 km/h à 5000 m
Temps montée= 5000 m en 8' 27"
Plafond pratique= 11400 m
Rayon action= 1800 - 2400 km



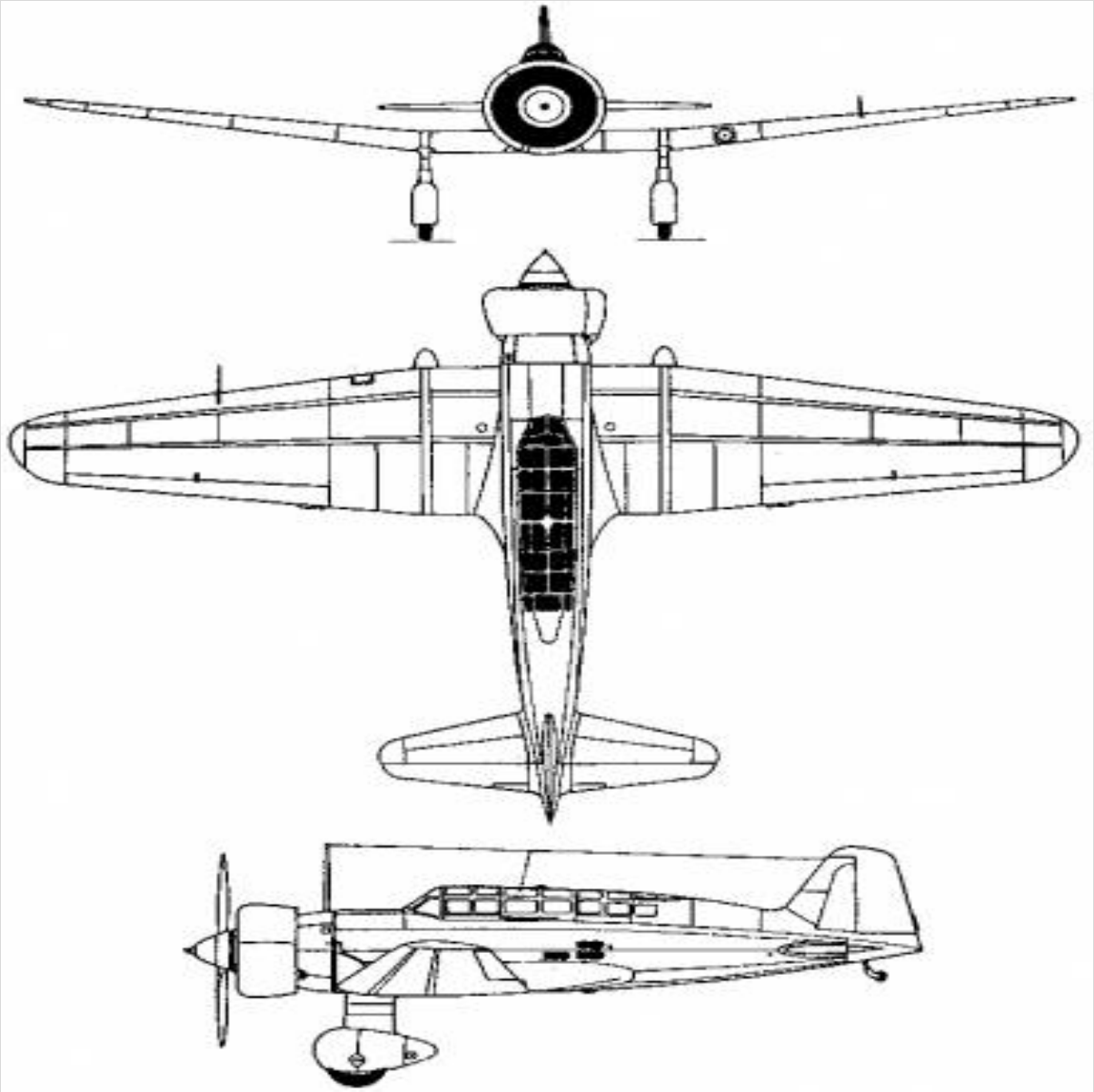
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,0 m	8,70 m	3,35 m	20,35 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1400 kg	2035 kg	2300 kg



HISTOIRE

Dans les vastes étendues du Pacifique, les forces japonaises avaient besoin de moyens de reconnaissance appropriés. En juillet 1935, l'aviation impériale japonaise fit connaître son besoin d'un nouvel appareil de reconnaissance. Cet appareil devait être biplace et posséder des performances élevées, notamment une une vitesse de 450 km/h à 3 000 mètres d'altitude et un rayon d'action de combat d'au moins 500 kilomètres. Cette requête ne passa pas inaperçue. L'entreprise Mitsubishi répondit rapidement et proposa dès l'année suivante un prototype. Au printemps 1936 (au mois de mai), le nouvel avion effectua son premier vol. Il suscita rapidement l'intérêt des militaires japonais, les performances du prototype dépassant les spécifications exigées et des essais furent menés dans la foulée. Ces essais s'avérant globalement positifs, l'avion fut commandé sous la désignation Appareil de reconnaissance de l'armée Type 97 Modèle 1. Au sein de l'aviation nippone, il fut désigné comme le Mitsubishi Ki-15. Les premiers Ki-15 parvinrent aux unités japonaises en mai 1937 et entrèrent immédiatement en service. Le Ki-15 se présentait comme un monoplan à ailes basses cantilever. Il était pourvu d'un train d'atterrissage fixe, dont les roues étaient munies de carénages profilés. Une vaste verrière abritait l'équipage, composé de deux hommes. Ils bénéficiaient d'une bonne visibilité, à une exception prêt, vers l'avant. En effet, la motorisation choisie, un Nakajima Ha-8 en étoile de 640 ch, avec deux pales, occupait une place importante dans le champ de vision du pilote. Les manoeuvres de décollage et d'atterrissage en étaient grandement gênées. Cependant, le Ha-8 octroyait de très bonnes performances au Ki-15. Avec une autonomie de près de 2 400 km, le Ki-15 répondait parfaitement aux exigences de l'aviation japonaise. Il put démontrer ses capacités en avril 1937 : le second prototype, baptisé Karigane, fut préparé dans un but spécifique pour le compte du grand journal Asahi Shinbun. Il rallia Londres depuis Tokyo, en un peu plus de 51 heures de vol (à une vitesse moyenne de 162,8 km/h. Ce record, dûment homologué, attira l'attention sur les productions aéronautiques japonaises et excita la fierté nationale. Ce trajet permit aussi au Ki-15 d'intéresser un nouveau client potentiel, la marine impériale japonaise. Contrairement à l'aviation japonaise, elle ne commanda pas la première version du Ki-15, mais une nouvelle, désignée comme C5M (et également connue comme Avion de reconnaissance Type 98 Modèle 1, ou encore Ki-15-II). Cette variante se différenciait essentiellement du Ki-15-I par son moteur Ha-26-I de 900 ch, qui accroissait encore les performances de manière sensible et supprimait l'inconvénient de la visibilité à l'avant, son diamètre étant inférieur à l'ancien moteur. Il était aussi plus rapide. Dès son entrée en service, les Ki-15 eurent l'occasion de prouver leurs qualités, en Chine. Suffisamment rapides pour échapper aux chasseurs ennemis (sauf quand ils rencontraient des Polikarpov I-16 soviétiques), ils purent mener des missions de reconnaissance (ce fut par exemple un C5M2 qui repéra le premier les cuirassés britanniques Prince of Wales et Repulse, le 10 décembre 1941, au large de la Malaisie). Pour assurer leur défense, les équipages comptaient essentiellement sur la vitesse du Ki-15, son armement réduit (une seule mitrailleuse) ne pouvant couvrir toute la surface de l'appareil. Bien que très appréciés de leurs pilotes, les Ki-15 montrèrent leurs limites. Les ingénieurs de Mitsubishi étudièrent le problème et proposèrent le Ki-15-II, puis le Ki-15-III. Malgré tout, celui que les Alliés connaissaient désormais comme le Babs ne pouvait plus soutenir la comparaison avec les chasseurs alliés. Il fut retiré des premières lignes au début de l'année 1943 et affecté à des tâches plus paisibles, comme l'entraînement des équipages. La plupart des exemplaires survivants furent détruits dans des missions suicides. Quelques Ki-15 furent récupérés à la fin de la guerre par la force aérienne chinoise. Il semble que les ultimes avions en état de voler ne furent retirés qu'en 1951. On estime la production totale à environ 500 exemplaires, l'essentiel étant allé à l'aviationn japonaise.

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/ki_15i.htm

