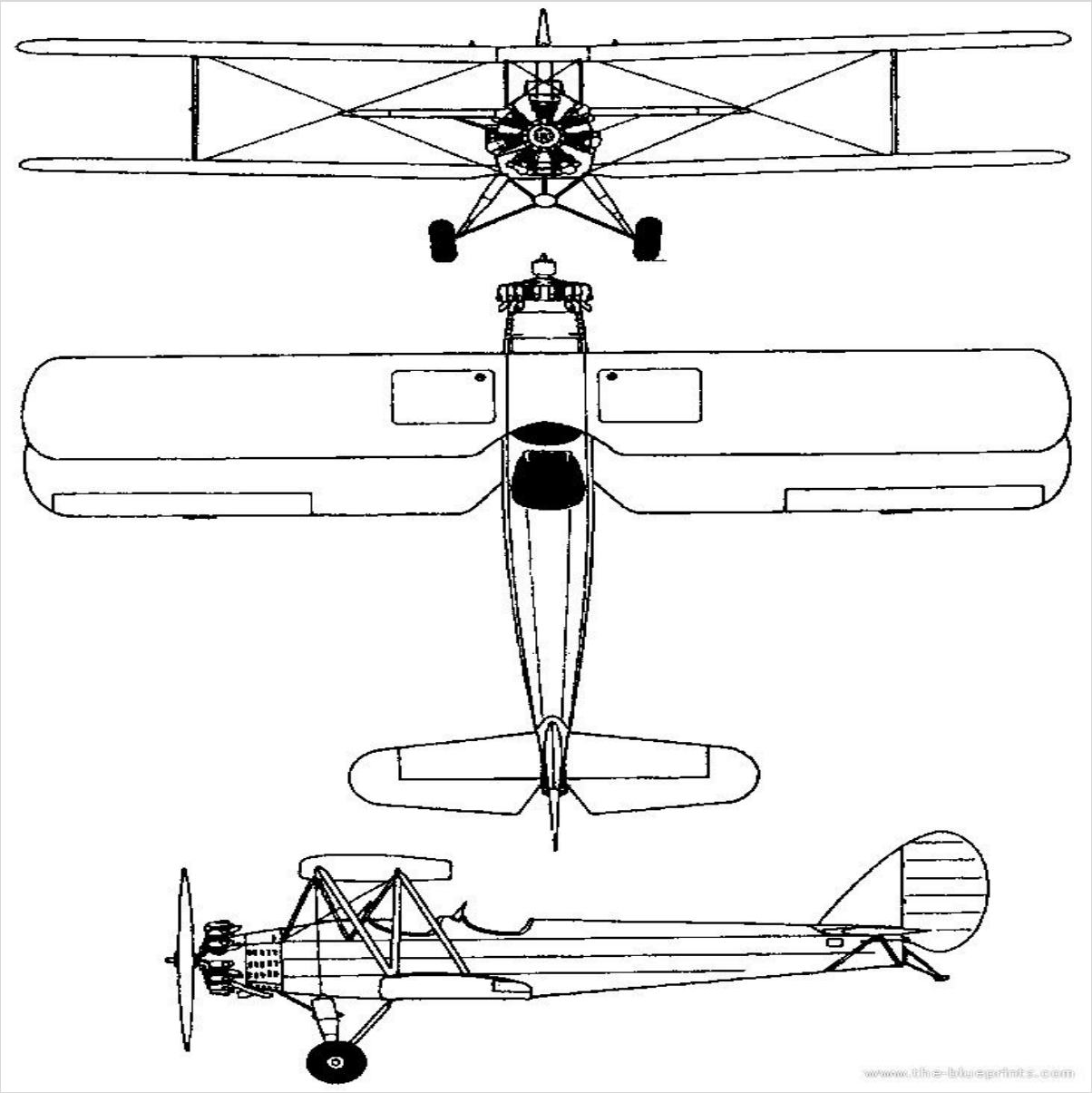
Nom de l'avion : Tachikawa Ki.17 Cedar

Type d'avion : Avion d'entrainement de base monomoteur



MOTORISATION

Hitachi Ha-12

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

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 170 km/h
Plafond pratique= 5300 m
Rayon action= 3h 45mn



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,80 m	7,85 m	2,95 m	26,20 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
640 kg	0 kg	915 kg

HISTOIRE

Apparaître en réponse à une erreur de réalisation d'une autre machine est rarement très bon

dans l'industrie. Mais alors quand il s'agit du même constructeur et que cela doit permettre de réparer sans toutefois remplacer, inutile de dire que ce n'est pas gagné pour l'avenir. Pourtant c'est ce qui arriva à l'avion d'entraînement japonais Tachikawa Ki-17 Cedar, conçu et réaliser pour pallier les gros défauts de conception du Ki-9 du même avionneur, sans toutefois envoyer ce dernier à la casse. Et force est de constater que le résultat ne fut pas si négatif que ça. En effet le Tachikawa Ki-17 Cedar fut conçu très rapidement pour remplacer le Ki-9 juger trop puissant pour la formation initiale des jeunes pilotes japonais. Et comme tout appareil conçu vite il le fut en utilisant des recettes connues et sans forcément chercher de nouvelles technologies, ni une architecture particulière. L'armée japonaise émit le cahier des charges 95-3, afin de légitimer la commande de cet avion. Le Tachikawa Ki-17 Cedar se présentait donc sous la forme d'un biplan monomoteur construit en bois entoilé et contreplaqué. Doté d'un train d'atterrissage tricycle fixe, il était mu par un moteur en étoile Hitachi Ha-12 d'une puissance de 160 chevaux, entraînant une hélice bipale en bois et métal. Non armé, cet avion de conception très simple réalisa son premier vol le 27 juillet 1935. Les premiers exemplaires de série entrèrent en service actif au tout début de l'année 1936. Ce retard, alors même que sa conception avait été urgente, s'explique par le fait que le motoriste avait conçu le Ha-12 spécifiquement pour le Tachikawa Ki-17 Cedar, et devait donc jongler entre les chaines de montage pour le produire. Il fut même un temps envisagé par les Japonais d'acquérir des moteurs britanniques De Havilland Gipsy Major Mk I, le propulseur du célèbre Tiger Moth, mais le contrat ne se fit pas, en raison de soucis techniques quand à sa mise en oeuvre sur le Tachikawa Ki-17 Cedar. Finalement les jeunes pilotes japonais touchèrent leurs biplans Tachikawa et purent se former pleinement dessus. La production de l'appareil dura jusqu'en 1943. Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclata le Tachikawa Ki-17 Cedar était le principal avion de formation basique en service dans l'aviation japonaise. De par leur lenteur et leur relative fragilité les Tachikawa Ki-17 Cedar représentaient une cible de choix pour les chasseurs américains, et donc ne s'aventuraient jamais hors des limites du territoire japonais. En outre la livrée orange portée par la majorité des avions d'entraînement japonais les rendait encore plus voyants et donc repérables. Construit à un peu plus de 550 exemplaires le Tachikawa Ki-17 Cedar ne fut pas l'un des plus prolifiques biplans de la guerre, mais restera dans l'Histoire comme celui sur lequel nombre de jeunes pilotes japonais découvrirent le pilotage d'avions. Après guerre quelques exemplaires ont volé sous les couleurs chinoises et thaïlandaises .

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_17.htm

