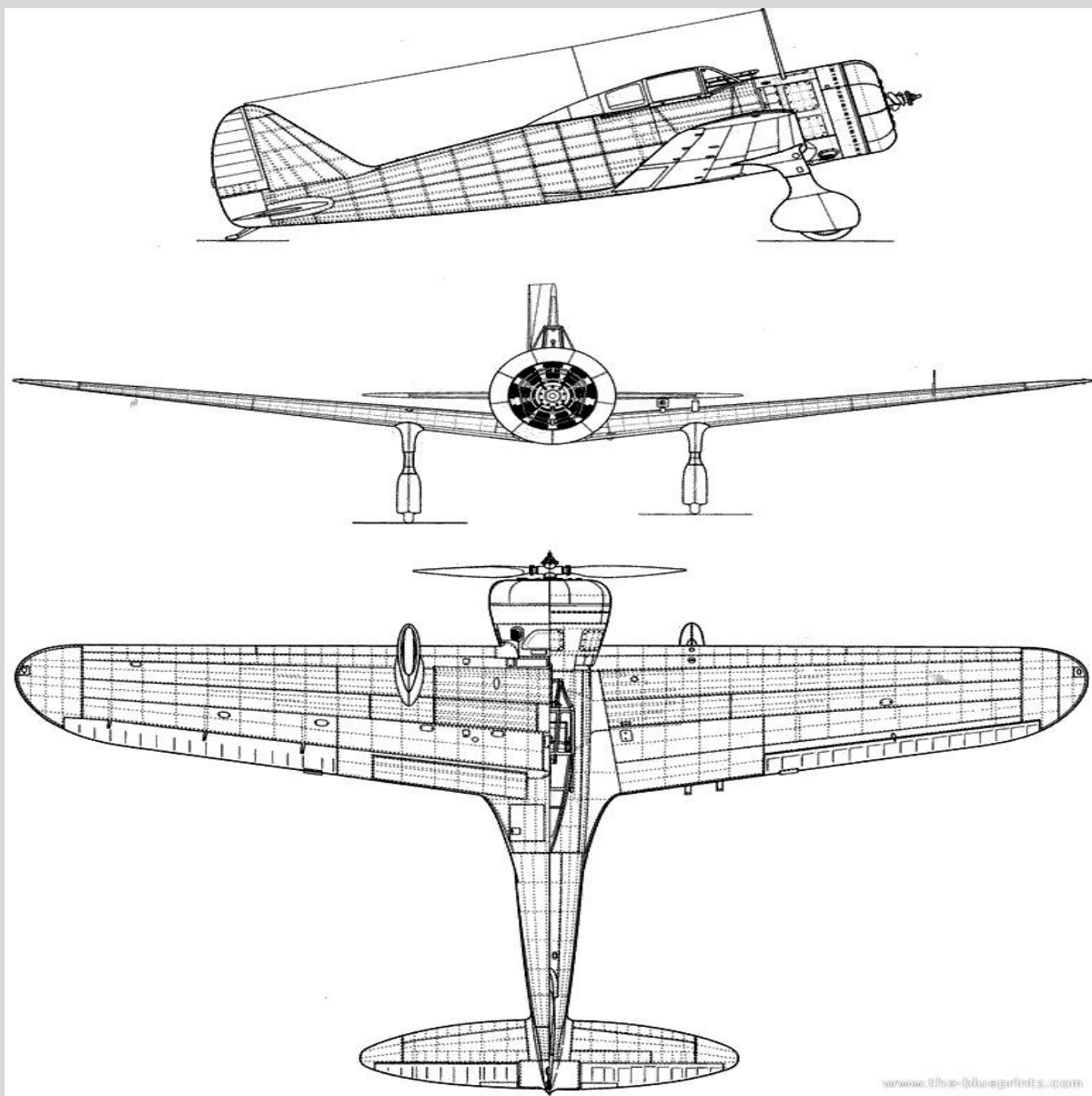


Nom de l'avion : Nakajima Ki.27b Type 97 Nate

Type d'avion : Chasseur-intercepteur bombardier monomoteur monoplace

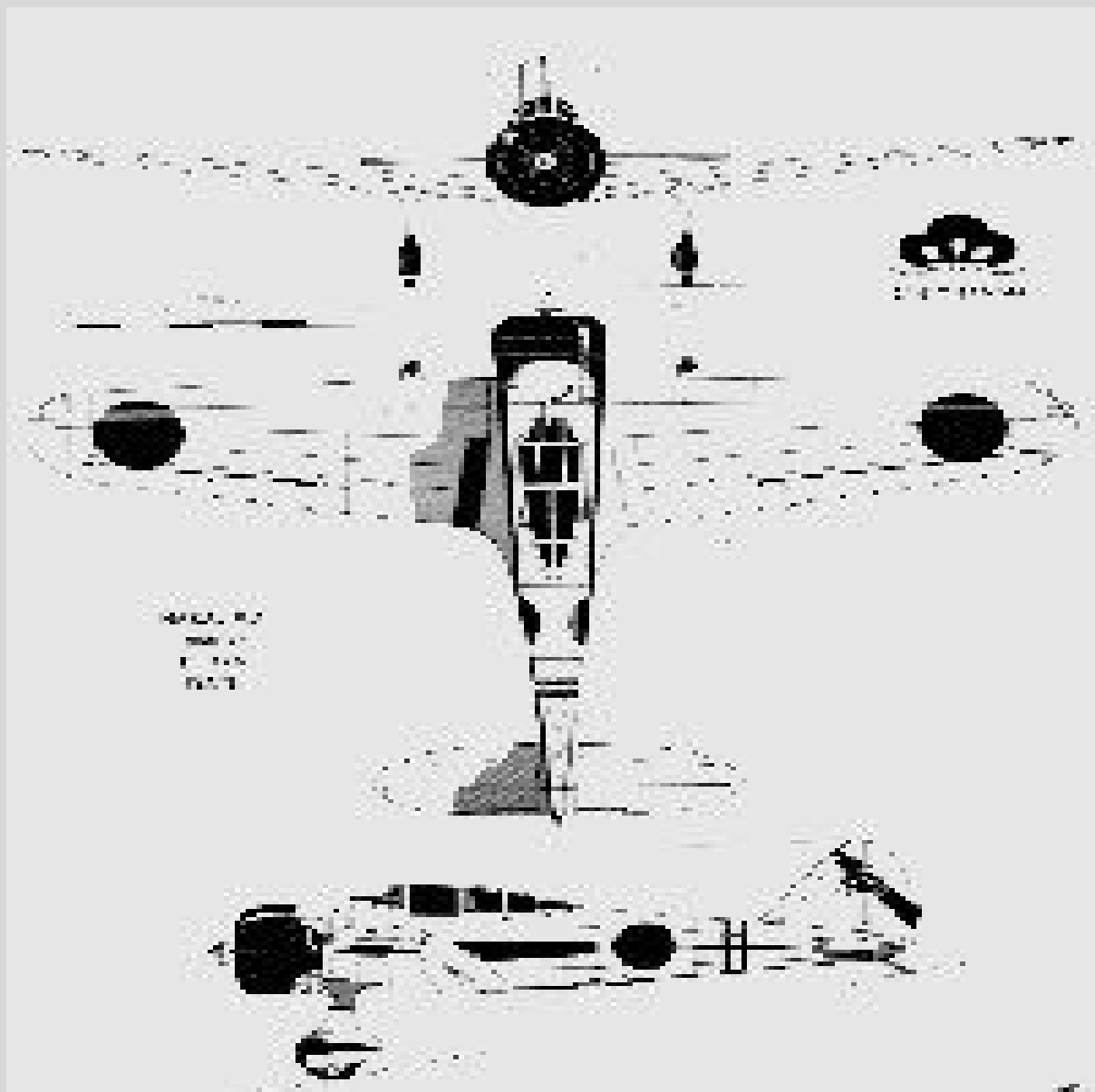


MOTORISATION

Nakajima Ha-1b Type 97



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

2 mitrailleuses Type-89 de 7,7 mm synchronisées
4 bombes de 25 kg éventuellement



PERFORMANCES

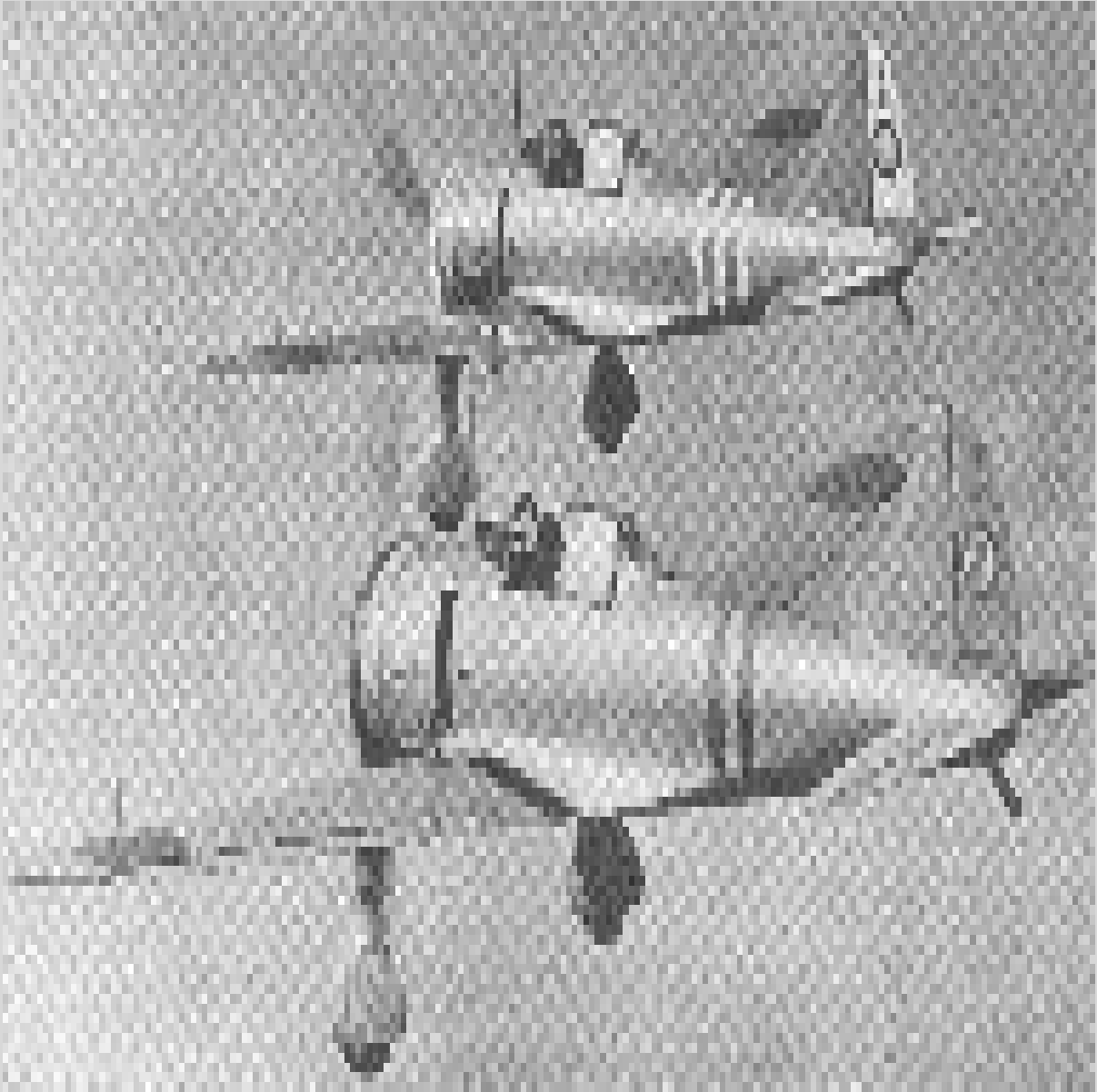
Vitesse maximale= 460 km/h à 3500 m

Vitesse croisière= 435 km/h

Temps montée= 5000 m en 5' 20"

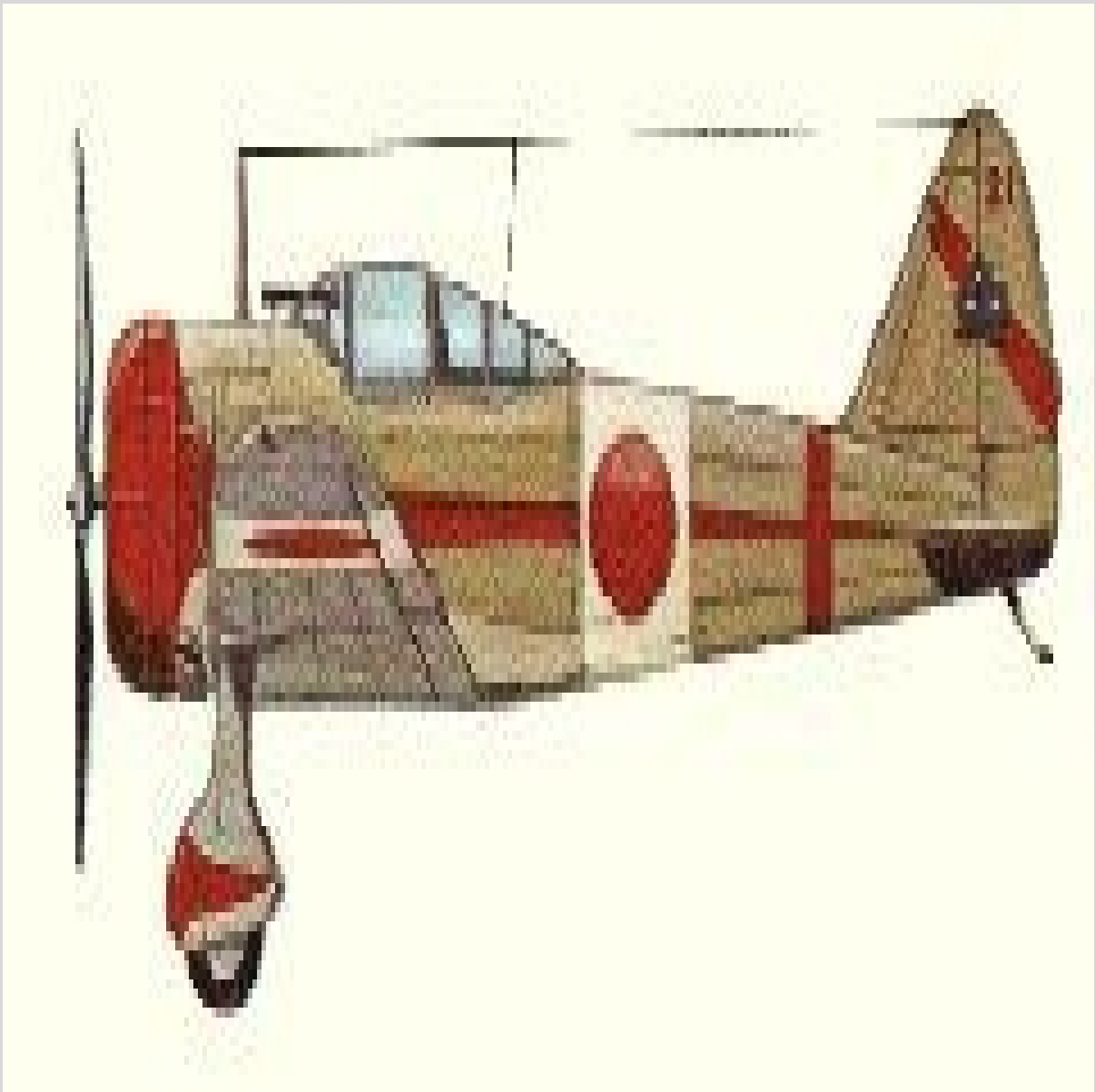
Plafond pratique= maxi : 12250 m

Rayon action= 480 km (normal), 630 km (maxi)



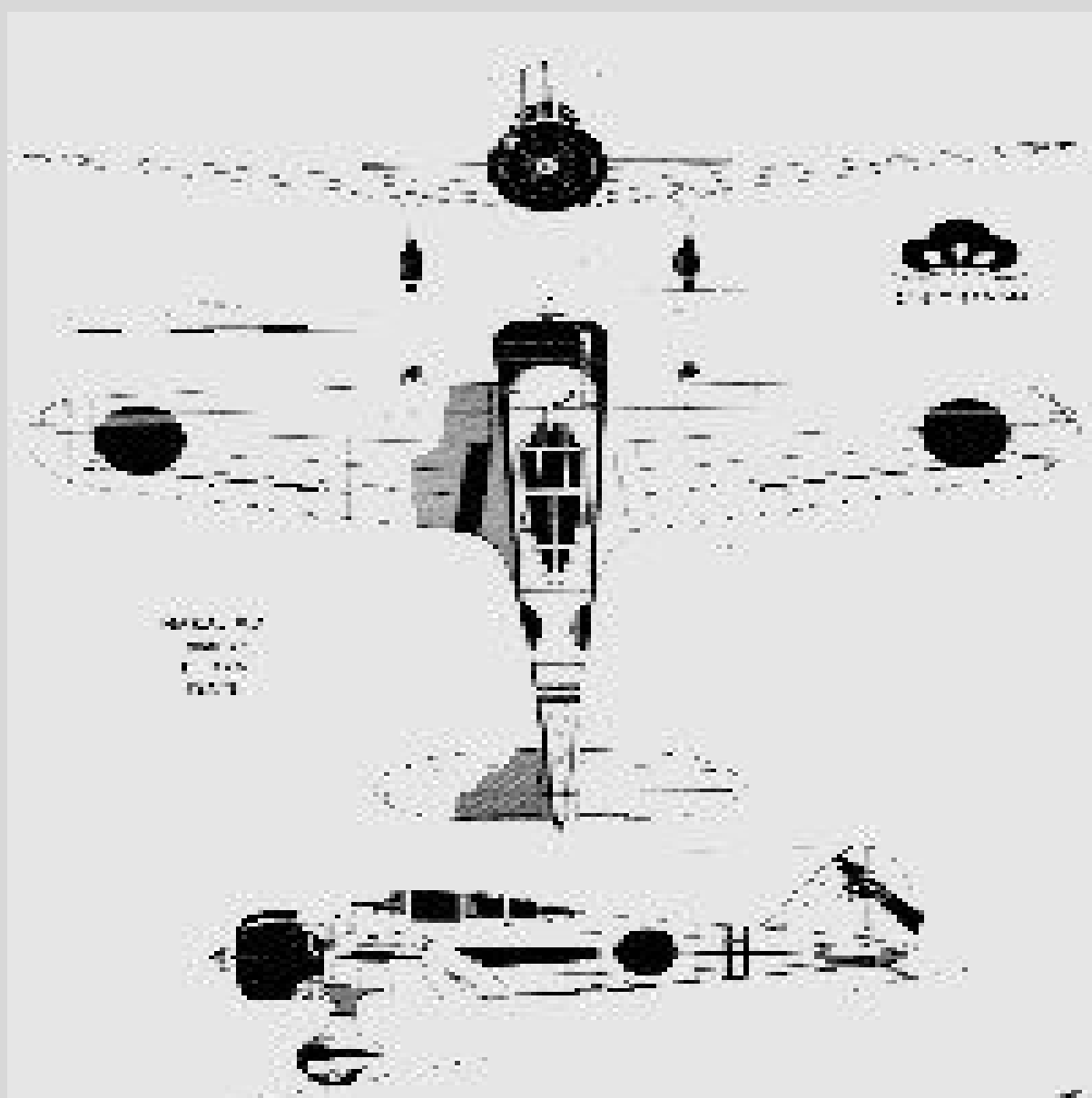
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,30 m	7,55 m	3,30 m	18,55 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
970 kg	1650 kg	1790 kg



SPACELIFT
1964
1964
1964

HISTOIRE

Au milieu des années 1930, l'armée impériale japonaise décida de renouveler son parc de chasseurs. Ceux alors en service étaient dans leur immense majorité des biplans, à la technologie de plus en plus vieillissante, dont le Kawasaki Ki-10. L'appel d'offres de l'armée impériale japonaise, lancé en 1935, exigeait un chasseur de conception avancée, monoplane avec des ailes en position basse. Trois firmes répondirent à cet appel, Kawasaki, Mitsubishi et Nakajima. Cette dernière proposa un monoplane répondant aux spécifications demandées, en se servant de son expérience acquise notamment avec le Nakajima Ki-11, qui avait été rejeté par l'armée. Opposé au Kawasaki Ki-28, qui se révéla plus rapide, et au Mitsubishi Ki-33, le Ki-27 se montra le plus maniable et fut finalement sélectionné. Son premier vol eut lieu à l'automne 1936. Dix exemplaires de présérie furent commandés, à la suite des deux prototypes, mais les autorités militaires demeuraient sceptiques sur le choix du moteur. Après de nouveaux essais plus poussés et la modification du moteur Ha-1 (copie du Bristol Jupiter britannique), l'appareil de Nakajima fut officiellement accepté par l'armée japonaise. Il reçut alors l'appellation officielle de chasseur de l'armée Type 97 Modèle A, ou Nakajima Ki-27a. Le Ki-27 faisait entrer l'aviation de l'armée impériale japonaise dans une nouvelle ère, celle des monoplans. De construction entièrement métallique et avec un revêtement travaillant, le Ki-27 conservait cependant quelques traces des générations précédentes : ainsi, le train d'atterrissage était fixe (pour réduire l'entretien requis par un train hydraulique), les roues étant carénées pour plus d'aérodynamisme. Mais Nakajima installa un cockpit fermé avec verrière coulissante, une vraie nouveauté pour des équipages habitués jusque-là à voler sans protection. Les ailes droites de l'avion allaient instaurer une tradition que l'on retrouverait plus tard sur d'autres productions de Nakajima, telles que les Ki-43 Hayabusa ou Ki-44 Shoki : des bords d'attaque droits et des bords de fuite plus effilés. Le moteur choisi était un dérivé du Bristol Jupiter britannique, produit sous licence au Japon. Le Ha-1 Otsu développait 710 ch au décollage, et entraînait une hélice bipale métallique, à pas réglable. L'appareil atteignait les 460 km/h en pointe et avait une vitesse ascensionnelle élevée, mais son autonomie était réduite. La maniabilité du Ki-27 avait eu un prix : il avait fallu alléger au maximum l'avion, et donc réduire la capacité d'emport en essence. Il était cependant possible de monter un réservoir auxiliaire, près du train d'atterrissage. De la même manière, l'armement était assez réduit, même selon les standards de l'époque. Deux mitrailleuses légères, de calibre 7,7 mm, étaient montées dans la voilure. Des bombes de 25 kilos pouvaient éventuellement être embarquées. La protection enfin était absente. Le Ki-27 ne disposait d'aucun blindage et sa structure très légère s'avéra mal résister au feu adverse. Les équipages ne pouvaient pas compter sur la résistance de l'avion en combat aérien. Le Ki-27 attira rapidement l'attention du public et des observateurs étrangers. Entré en service actif en 1937, l'appareil fut très vite engagé en Chine septentrionale et en Mandchourie, contre les forces chinoises. Il fut également très présent durant les violents combats qui opposèrent en 1939 les forces japonaises aux Soviétiques, notamment durant les affrontements du Khalkin Gol. Là, les Ki-27 se distinguèrent à de nombreuses reprises, profitant de la vitesse ascensionnelle élevée et de la grande maniabilité du Ki-27. Les pilotes japonais surent à merveille tirer partie des qualités de leurs machines, et surclassèrent les Polikarpov I-15 soviétiques. La donne changea avec l'arrivée croissante de Polikarpov I-16, plus moderne, et les Ki-27 subirent alors des pertes sensibles. Dans les premières phases de la Seconde Guerre Mondiale dans le Pacifique, les Ki-27 furent aussi engagés, en Birmanie, en Malaisie et aux Philippines. L'arrivée progressive de nouveaux chasseurs alliés réduisit rapidement l'avantage initial pris par les pilotes japonais. Bien que très maniables, les Ki-27 pâtissaient de la faiblesse de leur armement et de protection (aucun blindage et pas de réservoirs auto-obturants). Il fallut bientôt remplacer les Ki-27 par des appareils plus récents, tels que le Nakajima Ki-43

Hayabusa. A partir de 1942, les Ki-27 furent retirés des unités de première ligne et affectés à des missions à sa portée, comme l'entraînement des équipages ou la défense de zones dépourvues de chasseurs ennemis modernes comme la Chine. Certains appareils furent transférées à la force aérienne du Mandchoukouo et d'autres à celle du Siam. Dans les dernières phases du conflit, les plupart des appareils encore en service finirent dans des missions d'attaque-suicide. Quelques exemplaires parvinrent à survivre à la guerre, pour finir dans les forces aériennes des deux Chine. En tout, près de 3 400 exemplaires furent produits, dont 2020 par Nakajima et 1379 par Mansyu. Chose intéressante, le Ki-27 fut un des rares avions japonais à avoir reçu plusieurs noms de code alliés : Abdul sur le territoire continental, et Nate dans le Pacifique.

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_27b.htm

