

Mitsubishi Ki-57

Au cours de la Seconde Guerre mondiale l'aviation de transport militaire se développa réellement. Quasi totalement absente du conflit précédent elle fut utilisée de manière intensive tant par les forces alliées que celles appartenant aux nations de l'Axe. Parmi ces dernières le Japon fait figure de pays à part. Engagé dans une guerre très vaste entre le Pacifique et l'océan Indien il aurait dû disposer d'une vaste flotte mais qui finalement se réduisait principalement à des bimoteurs dont le rayon d'action laissait souvent à désirer. Un des plus surprenants avions de ce type fut le **Mitsubishi Ki-57**.

Si dans la majorité des grandes forces aériennes des années 1930-1940 beaucoup d'avions de transport militaires provenaient en fait de la transformation d'avions de ligne, il n'en était partout pas de même. Ainsi au Japon au cours de l'année 1939 l'avionneur Mitsubishi se lança dans le développement d'un tel appareil mais à partir de son bombardier moyen [Ki-21](#). Le programme en fait prévoyait l'assemblage de deux prototypes, l'un d'une version civile destinée aux compagnies aériennes japonaises et désignée **MC-20** et l'autre d'une version tactique pour l'aviation terrestre. Ce dernier était alors connu comme **Mitsubishi Ki-57**.

L'idée de développer un avion de transport civil et militaire depuis un bombardier n'avait en fait rien de très surprenant. L'inverse étant commun au travers d'avions comme le [Heinkel He 111](#) allemand ou encore le [Savoia-Marchetti SM.81 Pipistrello](#) italien l'idée japonaise semblait assez logique. D'autant qu'à l'époque le gros des avions de transport de facture moderne en service dans les forces japonaises étaient en fait de facture américaine : les Kawasaki Ki-56 et Showa L2D, respectivement conçus par Lockheed et Douglas.

Extérieurement le nouveau **Mitsubishi Ki-57** ressemblaient énormément à son prédécesseur de bombardement aérien. Comme lui il se présentait sous la forme d'un bimoteur monoplan à aile basse cantilever de construction métallique. Il conservait notamment la configuration à train d'atterrissage classique escamotable et les moteurs en étoile Nakajima Ha-5 de 963 chevaux chacun. La cabine avait été prévu pour accueillir une dizaine de passagers et possédait donc cinq hublots de chaque côté du fuselage. Tout armement avait été déposé. Les premiers exemplaires de série entrèrent en service comme **Ki-57-I** en 1940.

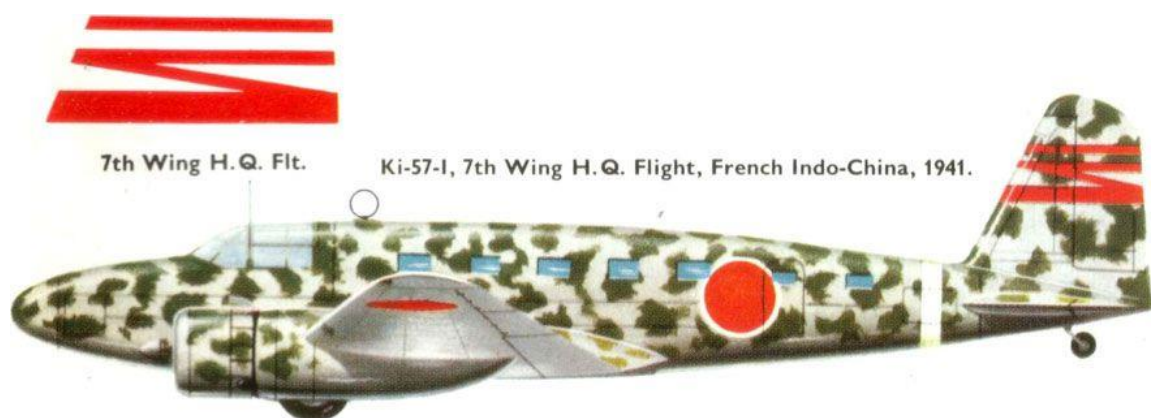
Au moment de l'entrée en guerre des Américains après l'[attaque japonaise contre Pearl Harbor](#) les **Mitsubishi Ki-57** furent désignés **Topsy** par les services de renseignement alliés. Outre le transport de personnels il n'était pas rare à l'époque que ces bimoteurs réalisent des missions de transport de fret léger ou encore d'état-major. Début 1942 le constructeur lança le **Ki-57-II** mieux motorisé et disposant d'un train d'atterrissage renforcé pour les opérations depuis certains terrains plus sommairement préparés. À la même époque d'ailleurs l'aéronavale nipponne fit l'acquisition de six exemplaires du Ki-57-I à qui elle attribua la désignation de **Mitsubishi L4M**. Cette demi-douzaine d'avions servit exclusivement au profit des amiraux japonais.

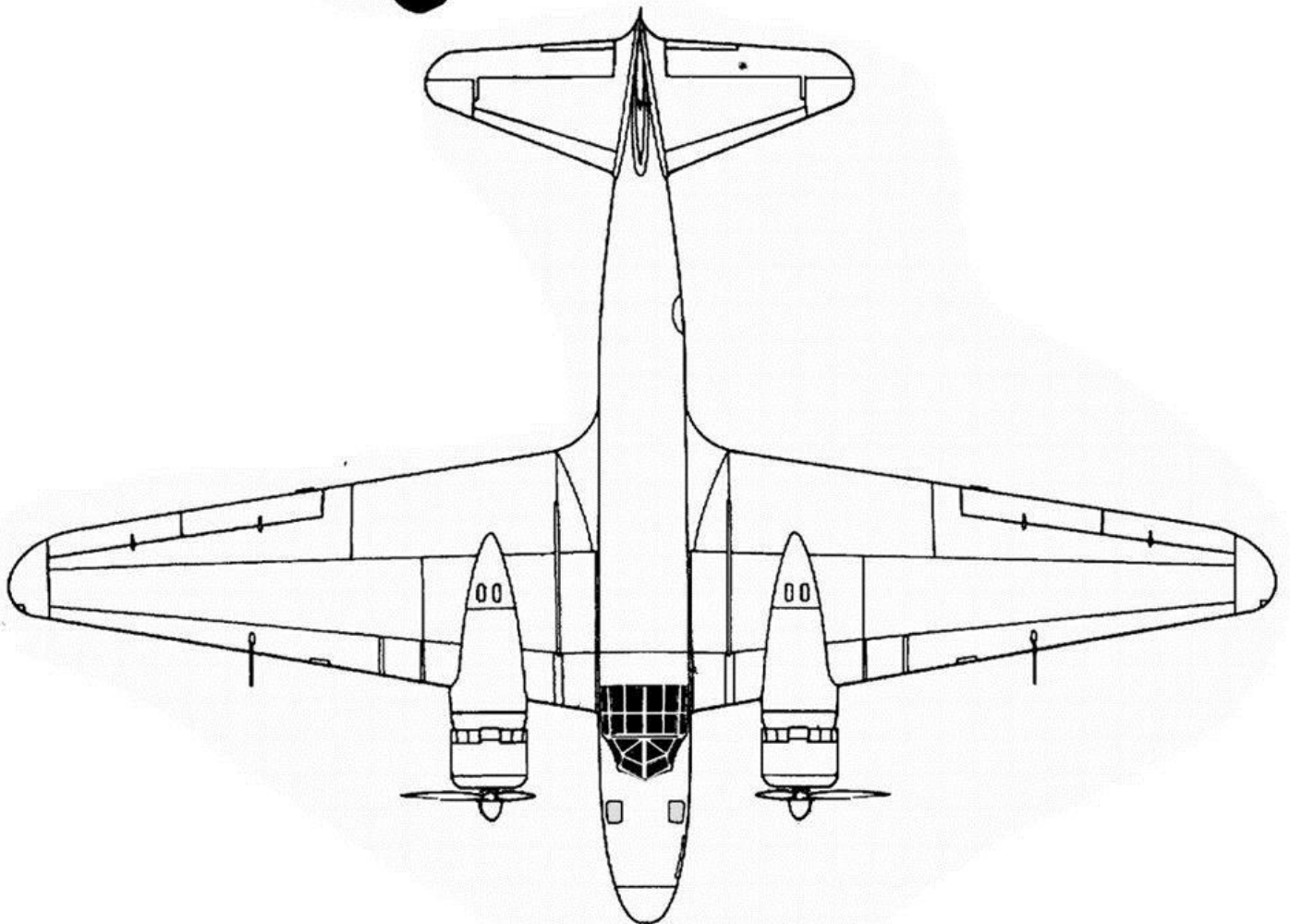
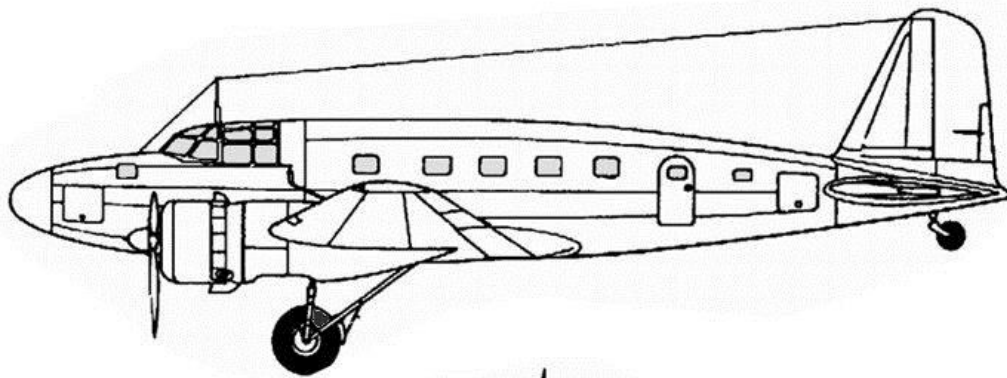
Bien que désarmés les **Mitsubishi Ki-57 Topsy** n'étaient pas forcément des cibles aussi aisées que cela pour la chasse alliée. Non seulement ils étaient maniabiles et assez rapides mais en outre ils pouvaient voler suffisamment haut pour se mettre à l'abri de plusieurs types de chasseurs ennemis. C'est pourquoi ces avions furent employés partout où le Japon en avait besoin. Même après l'armistice d'août 1945, consécutif au [bombardement atomique de Nagasaki](#), des Ki-57 furent utilisés au Japon avec les marquages spéciaux. Ils volèrent notamment pour permettre le rapatriement des prisonniers de guerre ou encore pour permettre les déplacements des responsables alliés.

Au total entre mi-1940 et début 1945 la production du **Mitsubishi Ki-57** s'éleva à 406 exemplaires, versions de la marine comprise. Il tient lieu d'y ajouter la quarantaine de MC-20 civils produits. Quelques exemplaires volèrent après-guerre notamment sous les cocardes chinoises et néerlandaises. Aujourd'hui plus aucun exemplaire n'est en état de vol, et il semble qu'il ne subsiste plus que deux exemplaires, en piètre état au Japon.

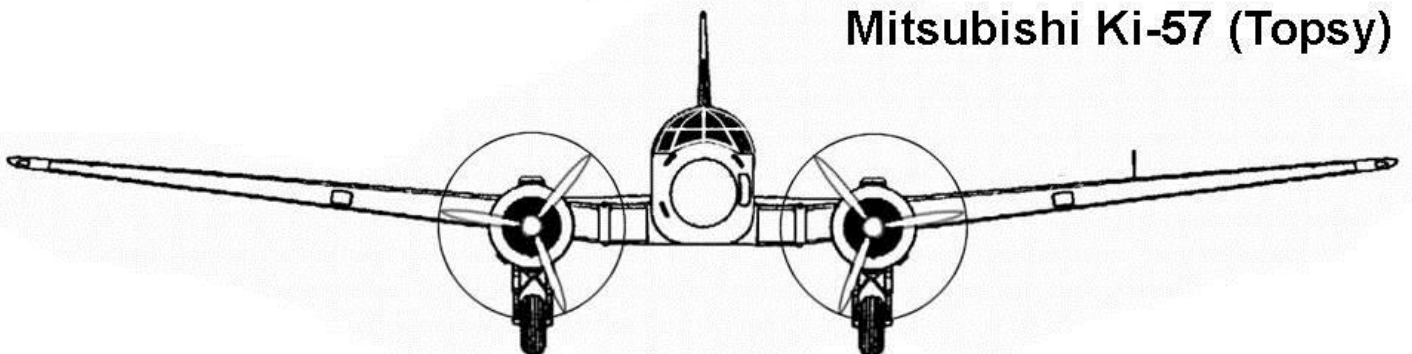
Mitsubishi Ki-57 :

- 2 moteurs Mitsubishi Ha102
- 2 X 1080 Ch
- 470 Km/h
- 11 Passagers ou du fret
- 9120 Kg en charge
- 8000 m de plafond pratique
- 3000 Km de distance franchissable
- 4 Equipiers





Mitsubishi Ki-57 (Topsy)



Source : <https://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/mitsubishi-ki-57-topsy/>

version anglaise

The **Mitsubishi Ki-57** was a Japanese passenger transport aircraft, developed from the [Ki-21](#) bomber, during the early 1940s.

Development

In 1938, when the [Ki-21 heavy bomber](#) began to enter service with the [Imperial Japanese Army](#), its capability attracted the attention of the [Imperial Japanese Airways](#). In consequence a civil version was developed and this, generally similar to the Ki-21-I and retaining its powerplant of two 708 kW (950 hp) Nakajima Ha-5 KAI [radial engines](#), differed primarily by having the same wings transferred from a mid to low-wing configuration and the incorporation of a new [fuselage](#) to provide accommodation for up to 11 passengers. This transport version appealed also the navy, and following the flight of a [prototype](#) in August 1940 and subsequent testing, the type was ordered into production for both civil and military use.

This initial production *Ki-57-I* had the civil and military designations of *MC-20-I* and *Army Type 100 Transport Model 1*, respectively. A total of 100 production Ki-57-I's had been built by early 1942, and small numbers of them were transferred for use by the Japanese navy in a transport role, then becoming redesignated *L4M1*. After the last of the Ki-57s had been delivered production was switched to an improved *Ki-57-II*, which introduced more powerful 805 kW (1,080 hp) Mitsubishi Ha-102 14-cylinder radial engines installed in redesigned nacelles and, at the same time, incorporated a number of detail refinements and minor equipment changes. Civil and military designations of this version were the *MC-20-II* and *Army Type 100 Transport Model 2*, respectively. Only 406 were built before production ended in January 1945. Both versions were covered by the Allied [reporting name](#) "Topsy".

Specifications (Ki-57-II)



3-view drawing of the Mitsubishi Ki-57

General characteristics

- **Crew:** 4 (pilot, co-pilot, navigator and radio operator)
- **Capacity:** 11 passengers
- **Length:** 16.1 m (52 ft 10 in)
- **Wingspan:** 22.6 m (74 ft 2 in)
- **Height:** 4.86 m (15 ft 11 in)
- **Wing area:** 70.08 m² (754.3 sq ft)
- **Empty weight:** 5,585 kg (12,313 lb)
- **Gross weight:** 8,173 kg (18,018 lb)
- **Max takeoff weight:** 9,120 kg (20,106 lb)
- **Powerplant:** 2 × [Mitsubishi Ha-102 Zuisei](#) 14-cylinder air-cooled [radial engine](#), 805 kW (1,080 hp) each for take-off
- **Propellers:** 3-bladed variable-pitch propellers

Performance

- **Maximum speed:** 470 km/h (290 mph, 250 kn) at 5,800 m (19,029 ft)
- **Range:** 3,000 km (1,900 mi, 1,600 nmi)
- **Service ceiling:** 8,000 m (26,000 ft)
- **Time to altitude:** 5,000 m (16,404 ft) 15 minutes 45 seconds
- **Wing loading:** 116.6 kg/m² (23.9 lb/sq ft)



source : https://en.wikipedia.org/wiki/Mitsubishi_Ki-57