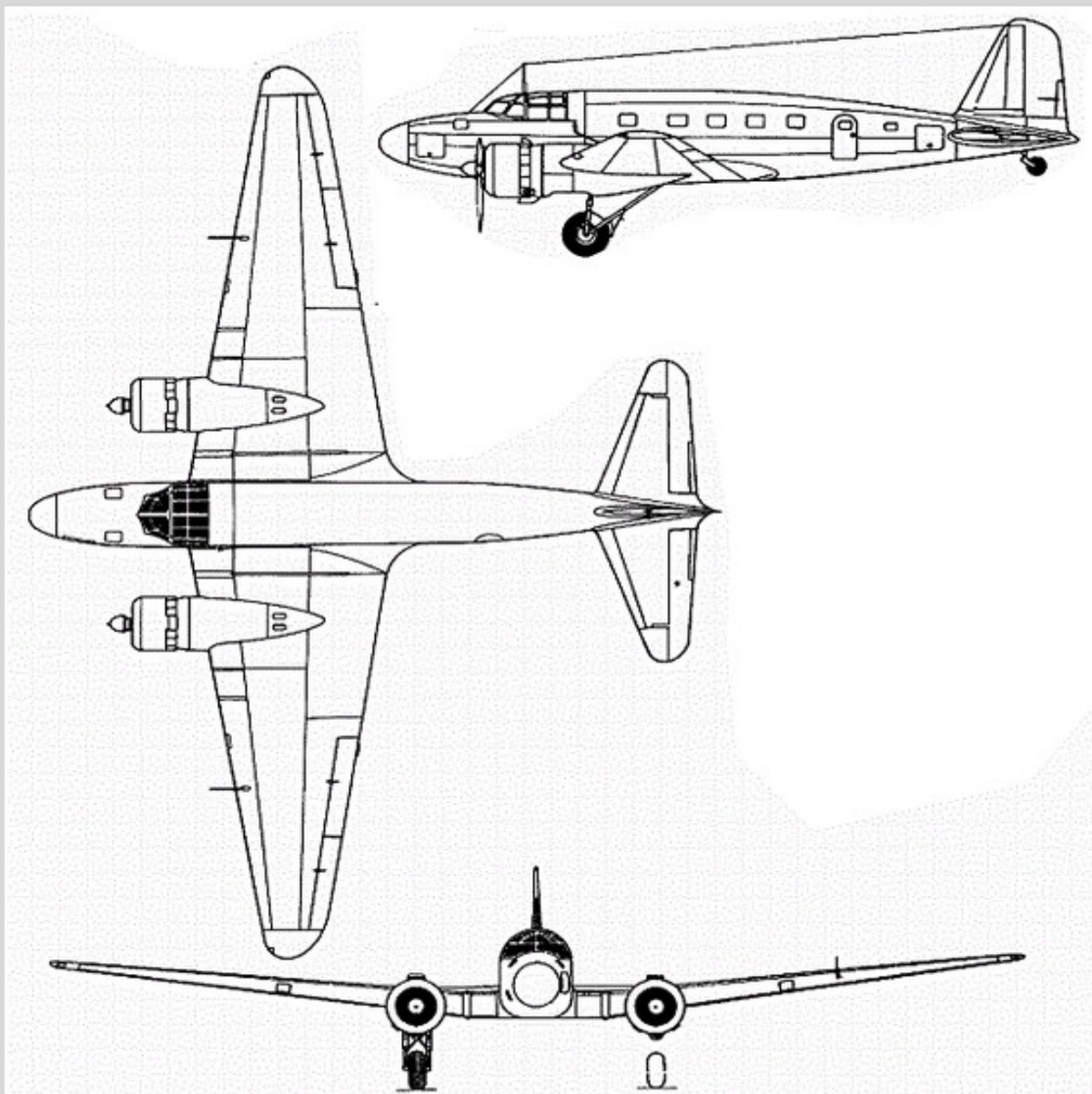


Nom de l'avion : Mitsubishi Ki.57-II Topsy

Type d'avion : Bombardier monoplan bimoteur quadriplace



MOTORISATION

Mitsubishi Ha-102



Moteur de 14 cylindres sur deux rangées double étoile sur 2 lignes radiales à valve sur hampe avec clapet en manchon refroidi par air entraînant une hélice de 2,95 m
Puissance développée: 1080 ch à 2700 tr/mn au décollage, 1050 ch à 2800 m et 950 ch à 5800 m à 2600 tr/mn

ARMEMENT

AUCUN
AUCUN

11 passagers ou 2 000 kg de fret

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 470 km/h

Temps montée= 5000 m en 15' 45"

Plafond pratique= 8000 m

Rayon action= 3000 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
22,60 m	16,10 m	4,85 m	70,10 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
5585 kg	0 kg	8175 kg

HISTOIRE

Durant les années 1930, il n'était pas rare de voir figurer à l'inventaire des forces aériennes des appareils construits au départ pour le marché civil. Les constructeurs de l'époque travaillaient pour n'importe quel client, qu'il soit un État ou une compagnie aérienne. Cependant, l'inverse existait aussi et plusieurs modèles emblématiques dérivait d'appareils militaires. C'était notamment le cas pour les appareils de transport. Le transport aérien civil et militaire connut un développement notable durant l'entre-deux-guerres, malgré les effets de la crise économique qui débuta en 1929. L'apparition des voyages intercontinentaux (avec escales), de lignes de postes aériennes et du transport de fret entraîna la conception d'appareils à long rayon d'action. Dans certaines régions du monde, notamment le Pacifique, de tels appareils avaient un rôle essentiel, aussi bien pour relier les îles les plus éloignées que les garnisons basées sur des îlots stratégiques. A la fin des années 1930, le Japon avait étendu son emprise sur une grande partie du Pacifique, de la Chine et de la Corée. Il s'était lancé dans un processus de militarisation à marches forcées et de modernisation de ses forces armées. Mais ses entreprises étaient aussi partie prenante de l'effort japonais dans cette partie du monde. Fondée en 1938, la compagnie aérienne Daï Nippon Kôkû K.K (qui devait devenir la seule compagnie aérienne publique japonaise en 1942) fut fondée. Son réseau devait couvrir toute l'Asie, ainsi que les territoires nippons du Pacifique. En 1939, désireuse de mettre en ligne un appareil de transport à long rayon d'action, la compagnie s'adressa au constructeur Mitsubishi. Celui-ci était alors lancé dans la construction en série du bombardier Mitsubishi Ki.21 Sally, un avion qui donna toute satisfaction à ses équipages et bénéficiait d'une flatteuse réputation. Les militaires japonais, qui avaient aussi besoin d'un tel appareil, soutinrent la demande de la Daï Nippon Kôkû K.K, et confièrent la réalisation de ce nouveau modèle à Mitsubishi. Dans un premier temps, Mitsubishi décida de répondre rapidement aux besoins de la compagnie japonaise, en modifiant sur chaînes une dizaine de Ki-21 de série (baptisés MC-21). Dans le même temps, les ingénieurs de Mitsubishi s'attaquaient à la conception du futur Mitsubishi Ki.57 Topsy. Les travaux allèrent très vite. Un premier prototype décolla en juillet 1940. D'autres suivirent et malgré la destruction en vol de l'un d'entre eux, il donna toute satisfaction aux militaires. Il reçut l'appellation officielle appareil de Transport de l'Armée type 100. Le Mitsubishi Ki.57 Topsy était fortement dérivé du Mitsubishi Ki.21 Sally de bombardement. Il se présentait sous la forme d'un appareil bimoteur, aux formes élégantes. Ses dimensions étaient quasiment identiques à celles du Mitsubishi Ki.21 Sally, dont il reprenait en outre un grand nombre d'éléments (cabine de pilotage, train d'atterrissage...). Il s'en différençait en revanche par la position de sa voilure (placée désormais en position basse, mais avec les mêmes ailes) et la forme de son fuselage (plus arrondi que celui du Mitsubishi Ki.21 Sally, et conçu pour accueillir une dizaine de passagers). Chaque flanc du Mitsubishi Ki.57 Topsy était percé de cinq grands hublots. On distingua deux générations de Mitsubishi Ki.57 Topsy: - première génération : Mitsubishi Ki.57-I Topsy (produite de 1940 à 1942) - seconde génération : Mitsubishi Ki.57-II Topsy (produite de 1942 à 1945) La première génération de Mitsubishi Ki.57 Topsy reprenait la motorisation du Ki-21, à savoir une paire de Mitsubishi Ha-5 en étoile, chacun développant une puissance de 1 000 ch (850 ch en puissance continue), et entraînant une hélice tripale métallique à pas variable . La seconde génération fut ré-équipée avec des Ha-102 de 1 080 ch, et disposant d'hélices tripales métalliques à vitesse constante . Ce changement modifiait légèrement les performances du Mitsubishi Ki . 57 Topsy, mais sans plus . La seule différence véritable concernait la charge utile, qui était accrue de 400 kilos avec les nouveaux moteurs . Les Mitsubishi Ki . 57-I Topsy apparurent dans les unités de transport de l'Armée impériale japonaise en 1941 . 101 exemplaires furent construits en deux ans . Vingt-sept d'entre eux furent livrés à la Daï Nippon Kôkû K . K (sous la désignation Mitsubishi MC-20-I) et quelques

autres à la Marine (désignation Mitsubishi L4M1) . En effet, fait rarissime, la Marine impériale japonaise avait décelé le potentiel du Mitsubishi Ki . 57 Topsy et décidé de faire passer son intérêt au dessus de son amour-propre (et de la vive méfiance qui régnait entre les deux composantes des forces armées nippones) . Les Mitsubishi Ki . 57-II Topsy arrivèrent en 1942, et furent produits au nombre de 374 exemplaires . Cette fois, la Marine n'en reçut pas . Les Mitsubishi Ki . 57-II Topsy civils furent baptisés Mitsubishi MC-20-II . Les Alliés attribuèrent au Mitsubishi Ki . 57 Topsy le nom de code Topsy . Durant la Seconde Guerre Mondiale, on en vit sur tous les théâtres d'opération dans le Pacifique, dès le début du conflit . Ils assurèrent les liaisons entre l'archipel japonais et ses possessions dispersées, ainsi qu'avec les garnisons et les troupes engagées dans les différentes opérations . Les Mitsubishi Ki . 57 Topsy militaires appartenaient généralement à des unités spécialisées dans le transport (Yusô Hikôtai et Yusô Hikô-Chûtai). Les Mitsubishi MC-20 civils dépendaient surtout de la Dai Nippon Kôkû K.K, mais plusieurs appareils furent aussi vendus à de grands journaux japonais. Le rôle le plus célèbre dévolu aux Mitsubishi Ki.57 Topsy fut le transport de troupes aéroportées. En effet, les militaires japonais, désireux de prendre le plus rapidement possible possession des installations pétrolières des Indes Néerlandaises, mirent au point plusieurs opérations aéroportées, notamment à Sumatra. Ainsi, le 14 février 1942, 36 appareils larguèrent des parachutistes japonais au-dessus de Palembang, et permirent ainsi la prise de la ville. D'autres appareils soutinrent les opérations des unités parachutistes japonaises en Nouvelle-Guinée et dans les Philippines, dans la deuxième moitié de l'année 1944. La fin de la Seconde Guerre Mondiale n'entraîna pas l'arrêt des vols de Mitsubishi Ki.57 Topsy. En effet, ils ne présentaient aucune réelle menace, n'étant pas armés et pas assez rapides pour servir d'avion-suicide. Ils fournissaient aussi une capacité de transport utile, pour faciliter le désengagement des contingents d'occupation nippons. Plusieurs appareils civils furent ainsi mis à contribution pour convoier les officiers japonais chargés de signer les actes de capitulation dans les différentes régions occupées, ou les ordres impériaux signifiant l'arrêt des hostilités aux garnisons isolées. Ils arboraient à ces occasions des marquages particuliers. L'interdiction de vol fut enfin prononcée en octobre 1945. On sait cependant que plusieurs appareils capturés continuèrent de servir quelques temps au sein des forces néerlandaises et chinoises .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>



Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/japon/japon.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/japon/ki_57ii.htm