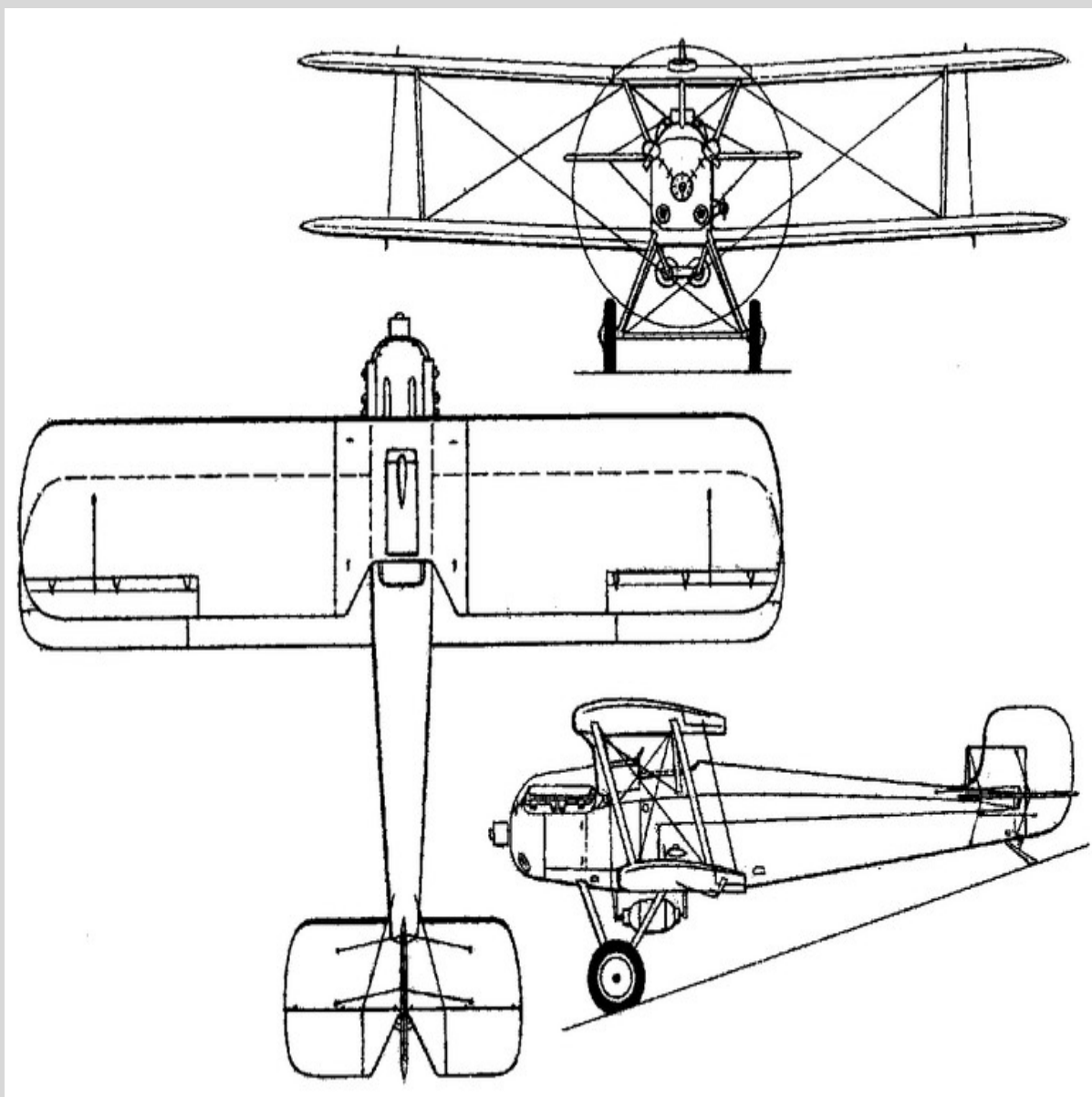


Nom de l'avion : Mitsubishi 1MF3 Type 10-2

Type d'avion : Bombardier en piqué embarqué monomoteur biplace



MOTORISATION

Mitsubishi Hi



Moteur de 8 cylindres en V refroidi par liquide entrainant une hélice quadripale en bois
Puissance développée: 300 ch

ARMEMENT

2 mitrailleuses de 7,7 mm frontales



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 215 km/h

Temps montée= 3000 m en 10'

Plafond pratique= 7000 m

Rayon action= end: 2h 30"



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
8,50 m	6,90 m	3,10 m	27,70 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
940 kg	0 kg	1280 kg

HISTOIRE

Le lancement récent du second porte-avions de la marine chinoise a remis en lumière le rôle stratégique de ce type de navires et leur résonance médiatique. Mais on oublie souvent que ces navires sont d'une conception assez récente mais malgré tout plus ancienne que beaucoup le croient. En effet, si la Seconde Guerre Mondiale est un moment-clé de leur développement et de leur histoire, il faut remonter à la fin des années 1910 pour voir apparaître les premiers navires de ce type. Et il faut retourner en Asie car c'est là, et non ailleurs, que fut lancé le premier porte-avions véritablement conçu en tant que tel de l'histoire. Dès 1917, des officiers japonais sont envoyés au Royaume-Uni pour obtenir des informations sur les premiers navires britanniques emportant des avions militaires. Ils visitent notamment le chantier de l'HMS Argus. Convaincue de l'utilité future des porte-avions, la Marine impériale japonaise décide l'année suivante de construire ses propres unités. Pour cela, elle obtient le concours technique des Britanniques, malgré les réticences de la Royal Navy, ce qui lui permet de démarrer le chantier du futur Hosho en décembre 1919. Pendant la construction, différents essais sont menés avec l'aide d'ingénieurs et de pilotes britanniques : des Sopwith Pup sont déployés à partir de plate-forme de bois montées sur des navires d'essai (le transport d'hydravions Wakamiya, avec une "piste" de quinze mètres de longueur, puis le cuirassé Yamashiro avec cette fois dix-huit mètres sur une tourelle avant du navire). Mais ces essais font comprendre aux Japonais que si décoller est tout à fait possible, atterrir ne l'est pas dans de telles conditions. En 1921, la Marine impériale fit appel aux constructeurs japonais pour le développement de nouveaux appareils (un chasseur, un bombardier et un avion de reconnaissance) aptes à être embarqués sur le Hosho. Pour répondre à cette demande, Mitsubishi fit appel en février à une équipe de spécialistes comprenant notamment l'ingénieur britannique Herbert Smith, concepteur notamment des chasseurs Sopwith Camel, Pup et Triplane, mais aussi d'anciens pilotes. Smith et son équipe se mirent à la tâche et proposèrent dès octobre 1921 un prototype de chasseur aux autorités navales japonaises. Livré le mois suivant, il subit une période de tests avant d'être officiellement accepté sous la désignation de chasseur embarqué Type 10 Modèle 1 (ou 10-1). Pour Mitsubishi, il était désigné 1MF1. Le 1MF1 se présentait comme un chasseur biplan de conception classique pour l'époque. Sa structure était faite de bois recouvert de tissu. Il disposait d'un train fixe avec deux roues non carénées et d'une béquille de queue. Le pilote prenait place dans un poste de pilotage ouvert situé juste en arrière de la voilure et du gros radiateur frontal. Le moteur choisi était un modèle Hispano-Suiza produit sous licence : baptisé Mitsubishi Hi, il développait une puissance maximale de 300 ch et entraînait une hélice bipale en bois. La vitesse maximale du chasseur était de 237 km/h et son endurance était de l'ordre de deux heures et trente minutes de vol. Enfin, l'armement était lui aussi très classique avec deux mitrailleuses calibre 7,7 mm implantées dans le capot du moteur. Aucune charge extérieure n'était prévue. Des équipements spécifiques destinés à accrocher les brins d'arrêt lors des phases d'appontage sur porte-avions furent intégrés par la suite : il s'agissait de demi-cercles en métal placés entre les deux roues du train principal qui venaient frotter les câbles tendus longitudinalement sur le pont d'envol. Ce système rudimentaire était efficace mais entraînait une forte usure du train et des pneumatiques. Les premiers essais de décollage et d'appontage sont menés début 1923. Le 5 février 1923, William Jordan procéda au premier appontage suivi du premier décollage de l'histoire alors que le Hosho (finalement livré en décembre 1922) se trouve au large de Yokosuka, ce qui valut de recevoir une coquette somme en récompense. Le mois suivant, ce fut un pilote japonais qui réussit la même performance. Les années qui suivirent virent de plus en plus de pilotes se former à ce type d'opérations, sous la conduite notamment du capitaine de vaisseau (et futur amiral) Isoroku Yamamoto. Le Mitsubishi 1MF est alors le premier chasseur

embarqué opérationnel dans le monde : en 1928, le groupe aérien du Hosho en compte huit exemplaires, ainsi que six bombardiers Mitsubishi B1M1 et deux ou trois avions de reconnaissance. Des 1MF équiperont également plus brièvement le porte-avions Akagi (entré en service en mars 1927). Certaines sources évoquent enfin son embarquement à bord du porte-avions Kaga (entré en service en mars 1928 mais dont le groupe aérien n'est constitué qu'en novembre 1929, ce qui laisse à penser qu'il a reçu à la place des Nakajima A1N). La désignation 1MF recouvrait plusieurs variantes. Le 1MF2 était un 1MF1 à la voilure modifiée, qui ne fut cependant pas adopté par la Marine impériale. Il fut suivi par le 1MF3, désigné plus tard Type 10-2, qui entra lui en service. On le reconnaissait facilement à sa partie avant totalement redessinée : les pilotes japonais s'étant plaints d'un manque de visibilité à l'avant, Mitsubishi décida de remplacer le radiateur existant par deux radiateurs de type Lamblin. Ceux-ci, de forme circulaire, étaient montés côte à côte et immédiatement à l'arrière du train d'atterrissage. Le capot moteur et la dérive furent également modifiés, de même que la voilure (plus courte, 8,50 m contre 9,30 m). Alourdi, le 1MF3 était moins rapide que son prédécesseur mais les performances demeuraient globalement les mêmes. Le 1MF4 était un 1MF3 avec un poste de pilotage légèrement avancé, nécessitant une ouverture dans l'aile supérieure afin d'accéder au cockpit. Enfin, le 1MF5A était plus spécifiquement destiné aux entraînements : son train d'atterrissage était largable et il disposait de flotteurs gonflables en cas d'amerrissage. Entrés en service en 1923, les 1MF furent admis à la retraite en 1930. Remplacés par des types plus modernes, ils avaient été débarqués en 1929 et servaient dorénavant à terre. Les chiffres de production varient selon les sources : on parle de cent-vingt-huit ou de cent-trente-huit exemplaires, la plupart étant des 1MF3 et 1MF4. Bien que fort peu connu, le 1MF permit à la composante embarquée de la marine japonaise de se constituer et de régler tous les problèmes liés à la création d'une telle arme. En cela, il est l'une des clés des futurs succès de la Marine impériale japonaise.

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/1mf3.htm>

