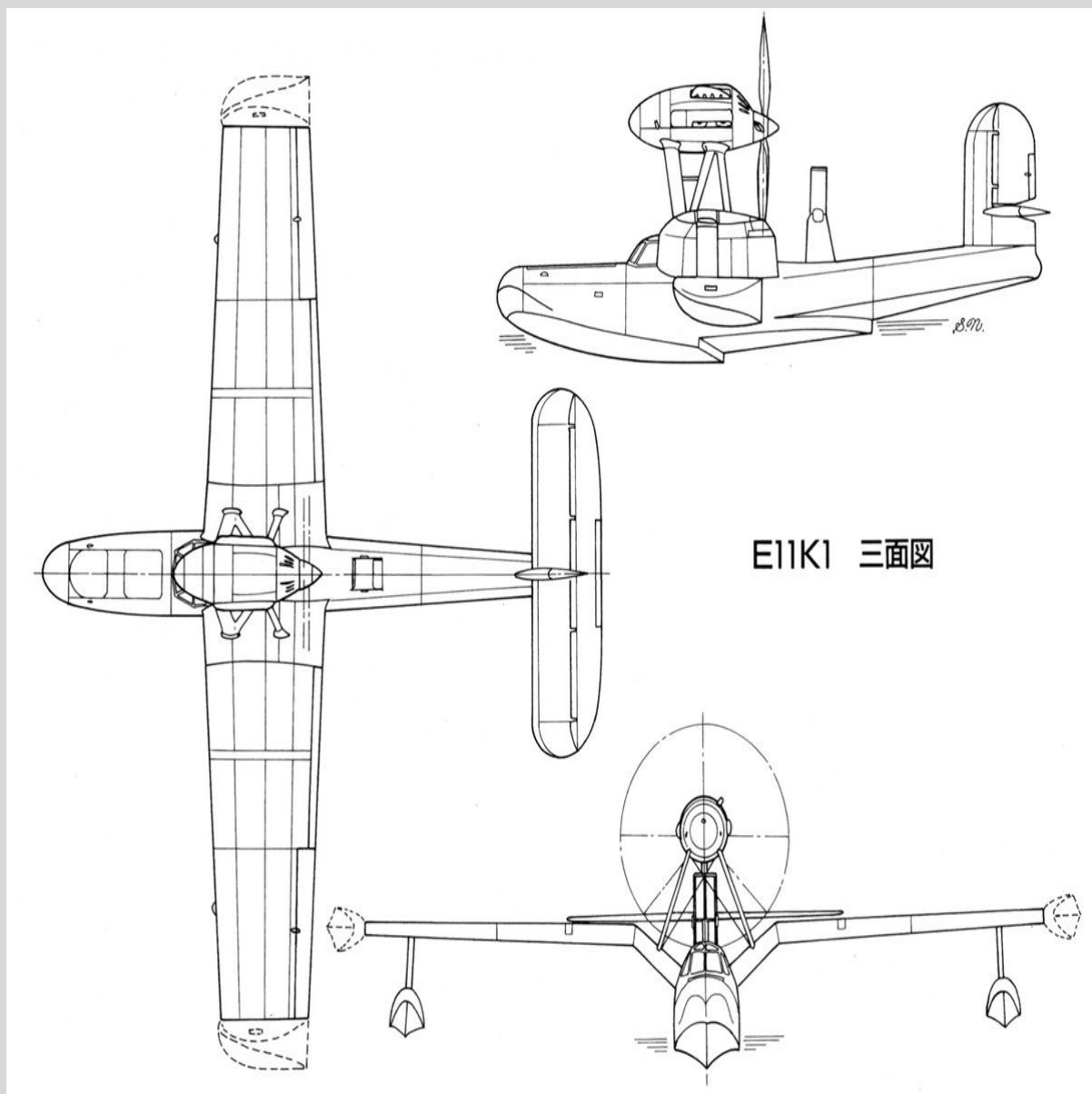


Nom de l'avion : Aichi E11K-1 Laura Type 96

Type d'avion : Hydravion de transport utilitaire triplace

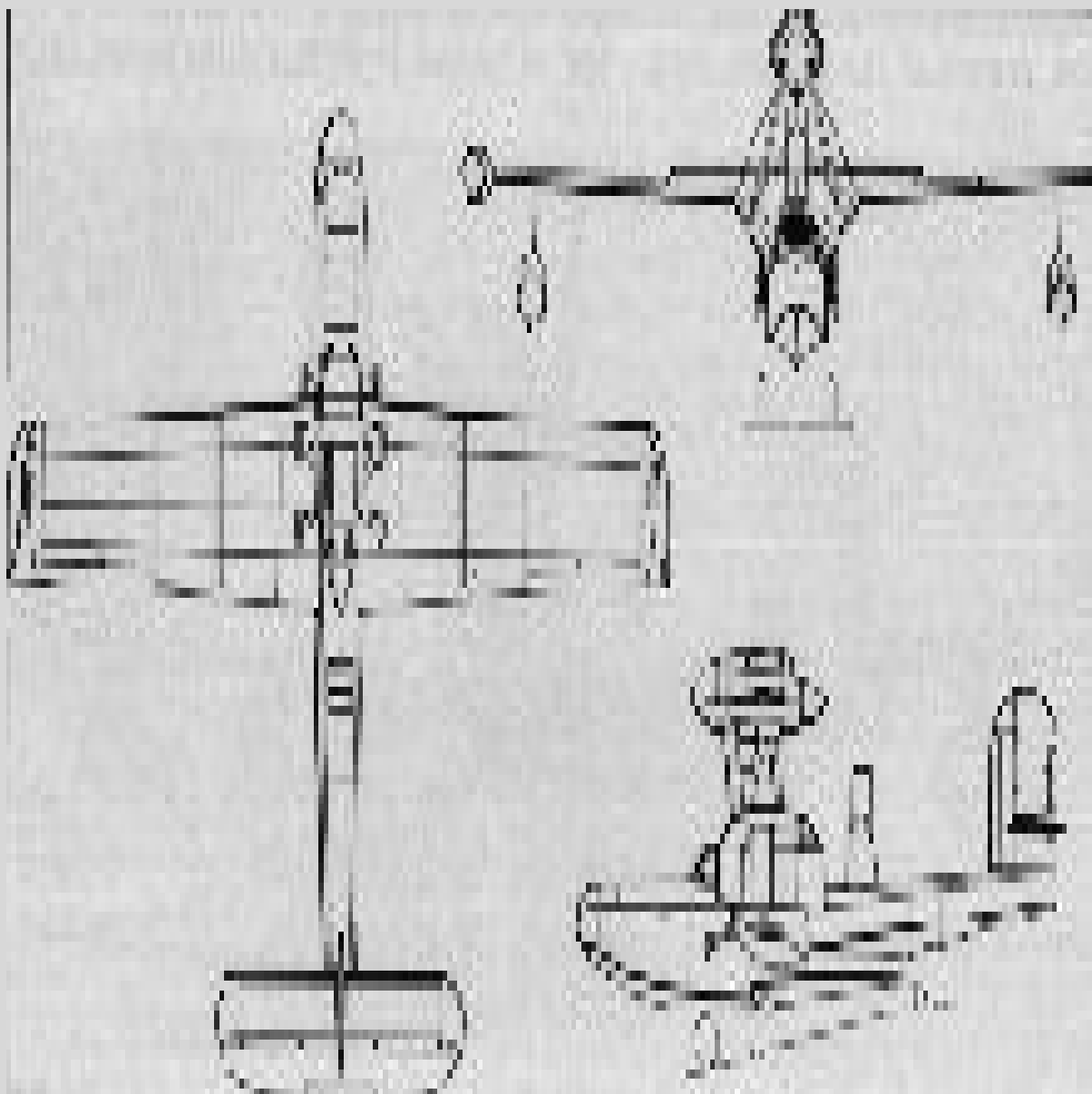


# **MOTORISATION**

**Hiro type 91 modèle 22**

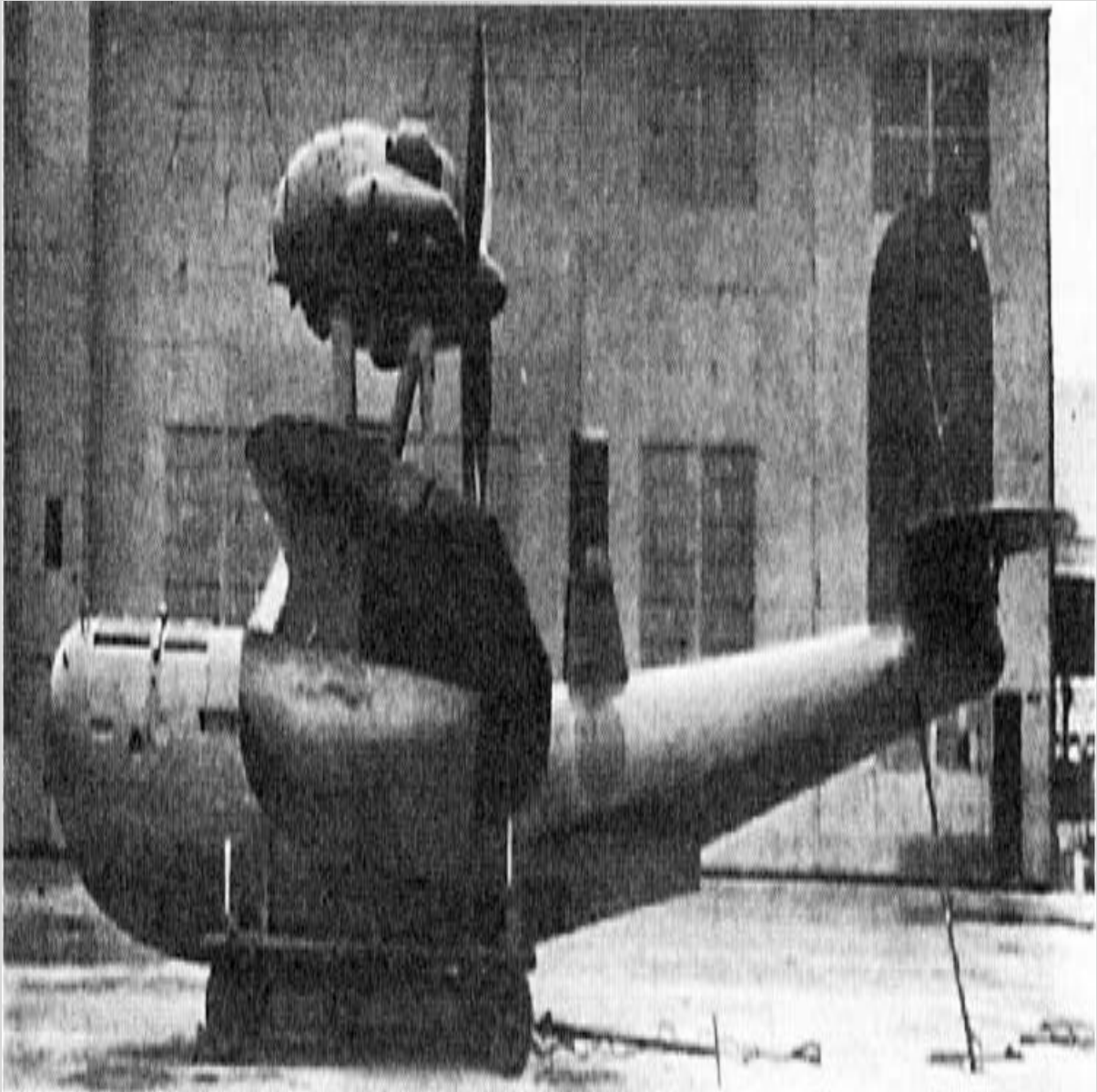
**Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide**

**Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch**



## **ARMEMENT**

1 mitrailleuse de 7,7 mm en pivot ouvert



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 230 km/h

Vitesse croisière= maxi: 205 km/h - patrouille à 1000 m: 130 km/h

Temps montée= 3000 m en 22'

Plafond pratique= 4200 m

Rayon action= end maxi: 8h 25'

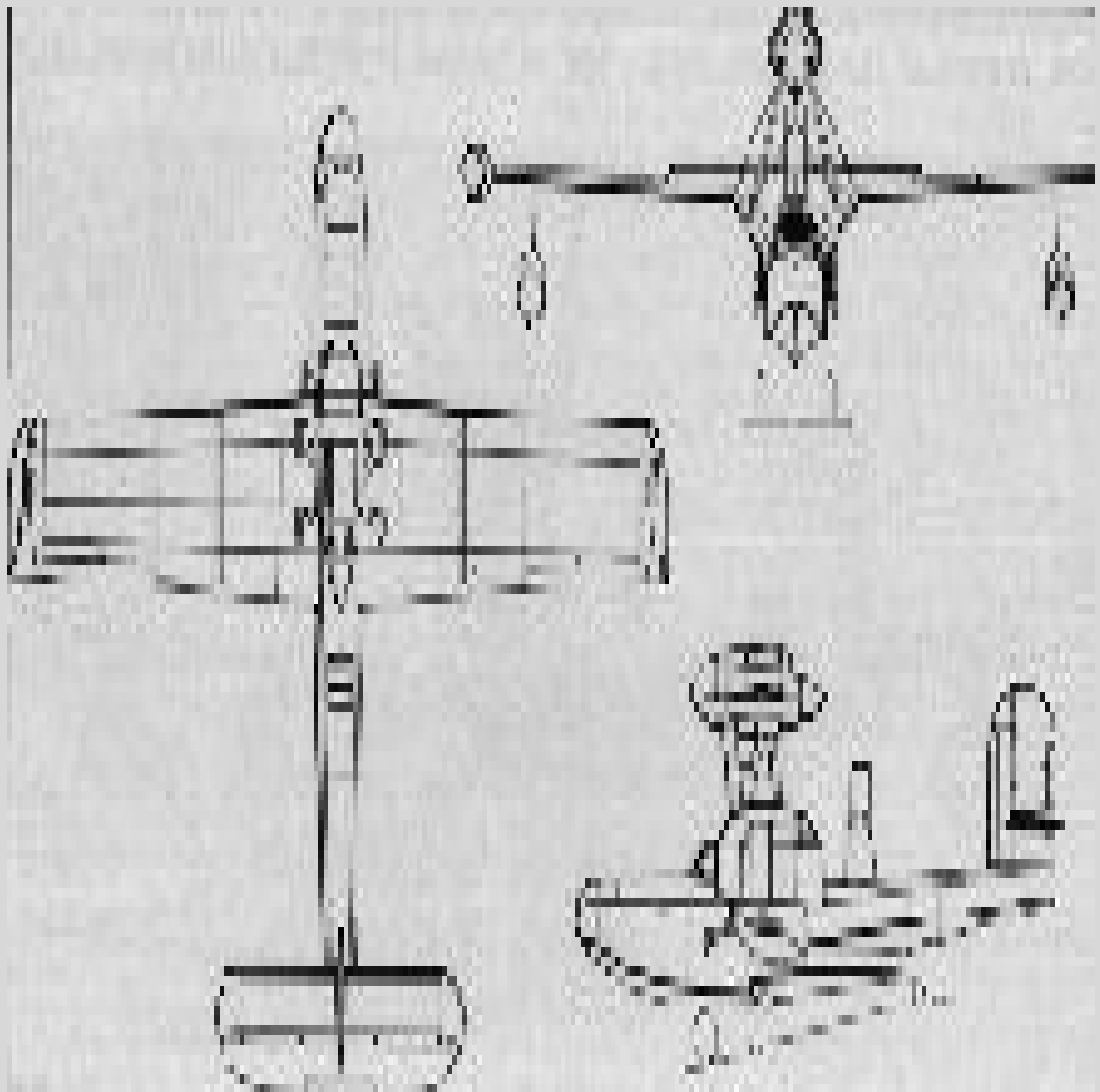


## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,20 m	11,80 m	4,40 m	38,0 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
2720 kg	3300 kg	3860 kg





## HISTOIRE

Pour répondre à une requête de la Marine Impériale de 1936 relative à un hydravion embarqué sur des unités de moyen tonnage, deux constructeurs nippons présentèrent le résultat de leurs travaux respectifs, Aichi et Kawanishi. Le premier proposa un engin modernisé issu directement du biplan Aichi E10A-1 (type 96) "Hank", et le second un modèle assez semblable, mais monoplan. Cette caractéristique et la sous-motorisation de ce dernier, désigné Aichi E11K-1, firent apparaître des difficultés au cours d'essais de lancement sur catapulte courte, et les trois prototypes construits furent convertis en utilitaires d'appoint. L'appareil d'Aichi, en revanche, n'eut pas ces problèmes et fut d'abord agréé sous l'appellation d'Hydravion de reconnaissance de nuit de la marine type 98, puis désigné officiellement Aichi E11A-1 (Surnommé " Laura " dans le code allié). C'était un biplan de construction mixte dont le fuselage-coque à double redan présentait une structure bois et alliage léger avec revêtement en contreplaqué. Les ailes résultaient de la même technique et possédaient des volets entoilés, comme l'étaient en partie les empennages. Les plans constituant la voilure étaient rendus solidaires par des mâts et entretoises en bois, renforcés à l'aide de haubans en câble métallique. L'aile inférieure disposait d'une balancine à chaque extrémité pour stabiliser la flottaison et l'aile supérieure accueillait dans sa partie centrale la nacelle du groupe motopropulseur à 12 cylindres en W (semi-radial) refroidi par liquide, peu fréquent dans l'aéronautique japonaise, entraînant une hélice en position de poussée. L'équipage était de trois hommes et un poste ouvert sur le dessus à l'arrière du fuselage facilitait le contrôle des manœuvres sur l'eau et permettait l'utilisation d'une mitrailleuse de défense. Au commencement de la guerre dans le Pacifique, les "Laura" se manifestèrent par une efficacité insuffisante due à leur conception dépassée, de faibles performances et une commodité discutable dans la formule de l'hydravion-coque à catapulter. Débarqués au début de 1942, ils furent remplacés par des appareils à flotteurs, comme le Aichi E13A-1 "Jake" du même constructeur ou le Mitsubishi F1M-2 "Pete", et finirent leur service dans des rôles secondaires de patrouille côtière, liaison ou transport.

## 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/e11k1.htm>

