

**Nom de l'avion : Hiro H1H (Type 15)**

Type d'avion : Hydravion de reconnaissance biplan bimoteur de 6 places

## **MOTORISATION**

**Lorraine-Dietrich 12Eb**

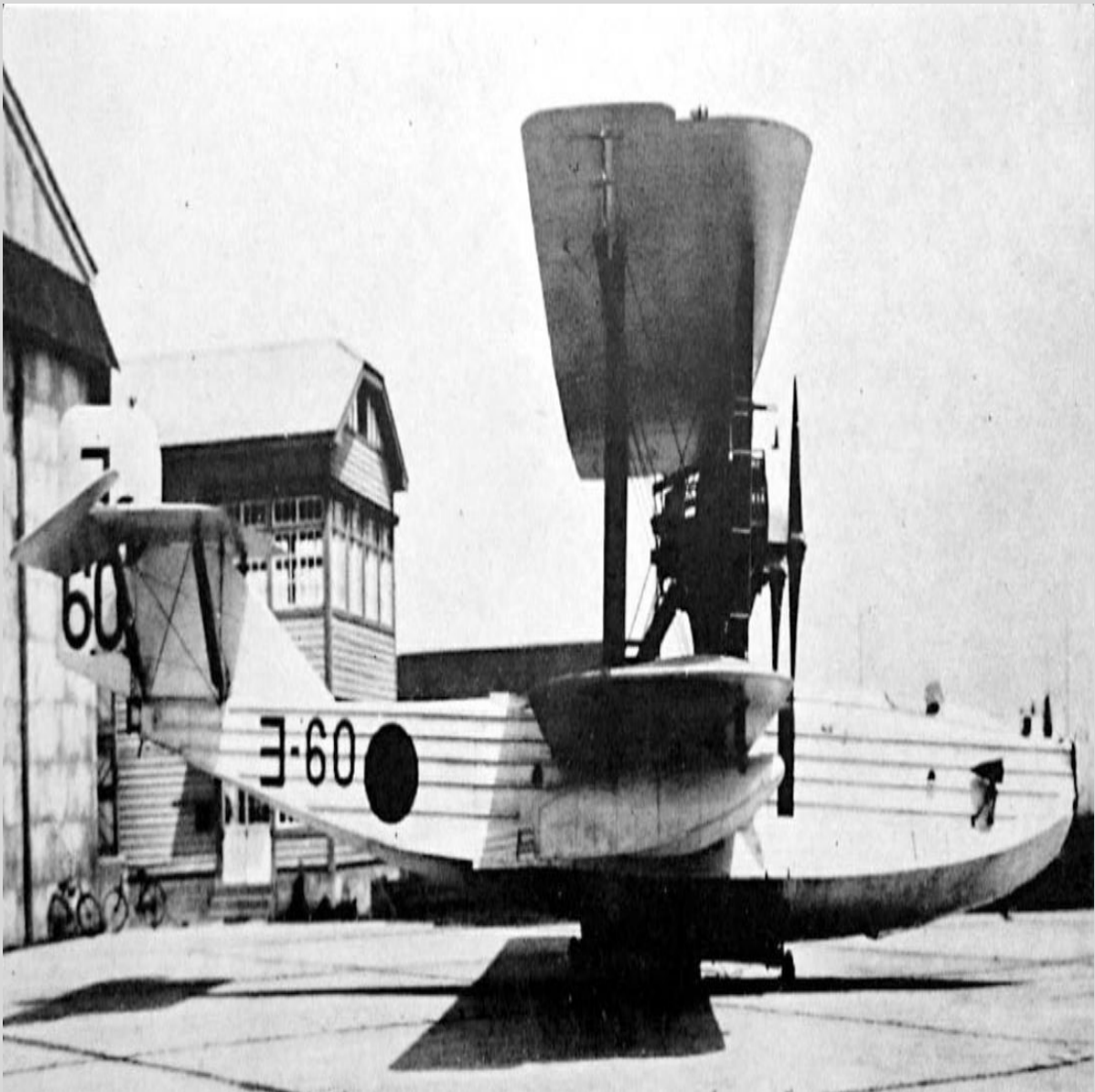


Moteur de 12 cylindres monté en W refroidi par liquide  
Puissance développée: 450 ch

## **ARMEMENT**

Deux mitrailleuses mobiles de calibre 7.7mm, une en position avant et l'autre dorsale

300 kilogrammes de charges : bombes, charges de profondeurs, mines.



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 170 km/h au niveau marin

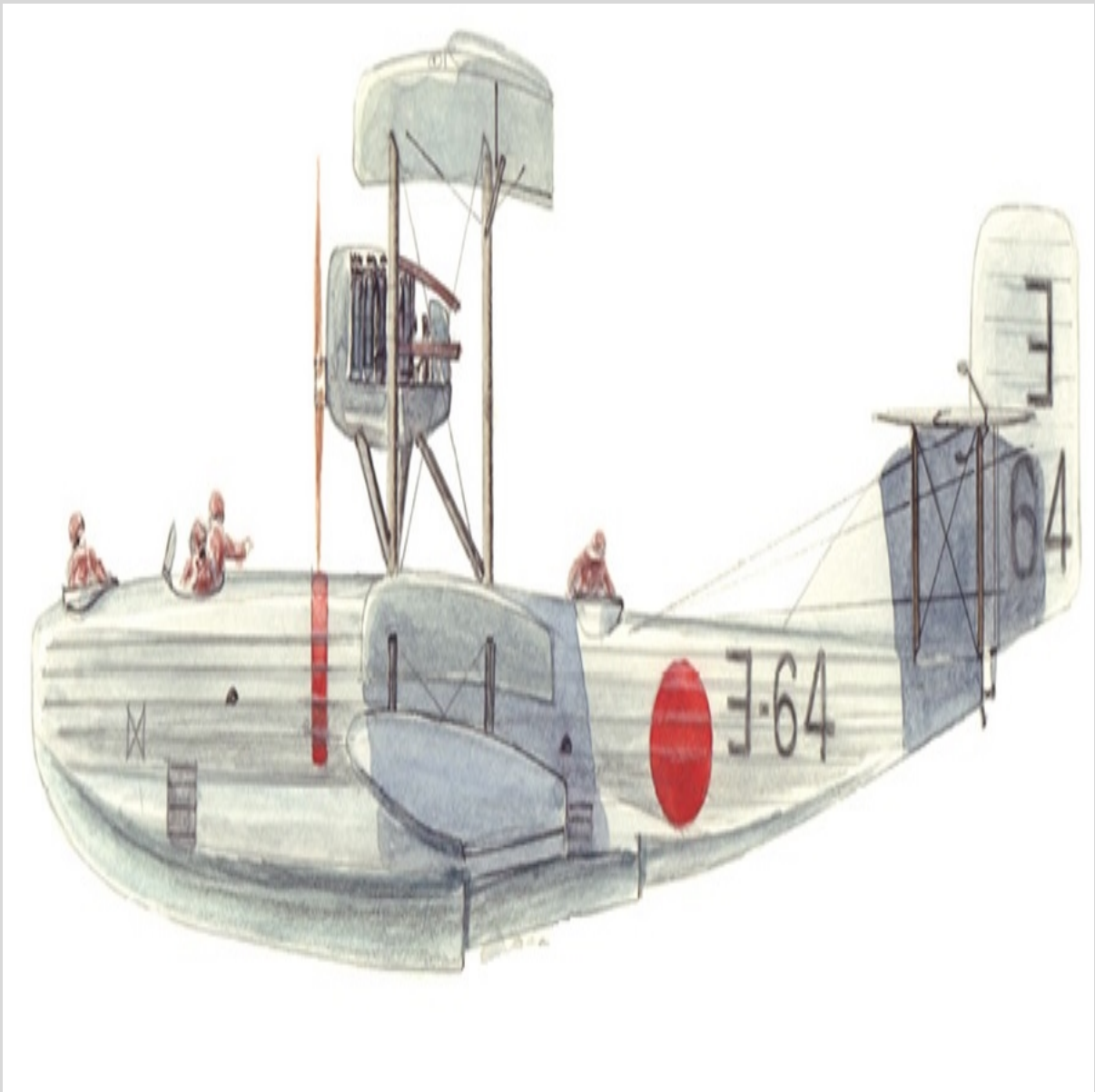
Plafond pratique= 2075 m

Rayon action= endurance: 14h 30' - 2470 km



## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
22,95 m	15,10 m	5,20 m	125 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
4020 kg	6100 kg	0 kg

## HISTOIRE

État insulaire par excellence l'archipel nippon s'est très vite tourné vers les hydravions dans sa volonté de disposer d'une aviation navale digne de ce nom. Dès les années 1920 la marine impériale japonaise alignait des machines principalement d'origine européenne, et notamment britannique. Des accords industriels et militaires existaient alors entre les deux pays. Parmi les industriels qui en bénéficièrent on retrouve l'arsenal de Hiro qui put ainsi développer son premier grand hydravion : le H1H. C'est en 1920 que fut créé à Kure, au bord de la Mer

Intérieure, l'arsenal de Hiro. Sa vocation première était d'alléger la charge de celui de Yokosuka qui assurait alors près de 100% des productions aéronautiques à destination de la marine impériale. Durant trois années il fut d'ailleurs rattaché à ce dernier et produisait pour lui, sous licence japonaise, l'hydravion patrouilleur britannique Felixstowe F.5. Une fois indépendant l'arsenal de Hiro put à l'été 1923 proposer aux autorités japonaises de construire son propre appareil, de sa conception. Même s'il ne tranchait pas beaucoup avec le F.5, et pour cause, sa production en série fut validée à l'automne de la même année. Ayant reçu la désignation officielle de Hiro H1H ce nouvel hydravion n'avait rien de révolutionnaire, si on excepte le fait qu'il avait été pensé et dessiné entièrement au Japon. En fait il tirait une grosse partie de son architecture du Felixstowe F.5 tandis que les moteurs choisis étaient des Lorraine 12E Courlis à douze cylindres en W de 450 chevaux chacun de facture française. En fait le Japon peinait encore à l'époque à disposer de motoristes dignes de ce nom. De même les deux mitrailleuses mobiles de calibre 7.7 millimètres, installées l'une dans le nez de l'hydravion et l'autre au-dessus du fuselage juste derrière la voilure, étaient produites en Angleterre par Vickers. Quelques éléments du poste de pilotage venaient également de France et du Royaume-Uni. Pour tout le reste le H1H était japonais. Extérieurement il se présentait sous la forme d'un hydravion à coque biplan d'envergure inégale. Hormis le radio navigateur installée dans la coque ses membres d'équipage volaient à l'air libre. Le pilote et son copilote prenaient place dans un cockpit côte à côte. Chacun des deux moteurs Lorraine 12E Courlis entraînait une hélice bipale en bois. Le bois et le contreplaqué était d'ailleurs à la base de la conception du H1H. La coque présentait un profil à redan double comme sur les appareils britanniques et français de l'époque. Il faut dire que la très grande majorité des ingénieurs de Hiro avaient été formés en Europe. Le prototype du H1H réalisa son premier vol en mai 1925. Un premier lot de quarante exemplaires fut immédiatement commandé. En parallèle qu'il commençait leur livraison à partir de 1927 l'arsenal de Hiro travailla sur une version améliorée axée autour d'un tout nouveau moteur allemand, le BMW VII également de 450 chevaux mais entraînant une hélice quadripale. Vingt exemplaires en furent commandés par l'avionneur de manière à produire dix H1H supplémentaires. Ainsi les quarante premiers, à moteurs Lorraine Courlis 12E et hélices bipales, devinrent des H1H1 tandis que les dix supplémentaires étaient désignés H1H2. La nouvelle hélice permettait de réduire sensiblement la consommation en carburant, une denrée rare dans un Japon qui devait importer la quasi totalité de son pétrole. Le motoriste français qui sentit le marché du H1H lui échapper proposa à Hiro une version améliorée du Courlis 12E doté cette fois d'une hélice quadripale plus fine et aérodynamique que celle de son concurrent allemand. L'arsenal japonais la testa et décida de construire quinze exemplaires supplémentaires autour de ce nouveau moteur. Le H1H3 venait de naître. Des problèmes de fiabilité obligèrent rapidement la marine impériale à n'utiliser les Hiro H1H2 que pour des missions d'entraînement et non plus de patrouille maritime. Très vite le moteur allemand BMW VII se tailla une réputation assez horrible au Japon, notamment suite à un accident qui coûta la vie, en 1931, à tout un équipage de H1H. En 1933 les sept H1H2 encore en état de vol furent modifiés au standard H1H3. Pour le reste le Hiro H1H était un hydravion apprécié des équipages pour sa fiabilité, son autonomie de 14 heures 30 qui lui permettait des patrouilles lointaines dans le Pacifique ou le long des côtes, ou encore pour son armement totalement adapté. Des qualités qui lui furent essentiels quand il fut employé pour des missions contre les menaces à la fois de surface et sous-marine lors de l'invasion de la Mandchourie en 1931-1932. Le H1H patrouillait le long des côtes de ce territoire chinois annexé par l'empire nippon à la recherche de résistants. Il s'octroya quelques navires de pêches et deux cargos moyens mais rien de significatif pour un hydravion de sa catégorie. Peu après l'incident du double sept, aussi appelé incident du pont Marco Polo, en juillet 1937 plusieurs H1H3 furent envoyés en Chine afin là encore de prévenir de la présence de navires ennemis. Mais déjà l'hydravion bimoteur

japonais était dépassé. Début 1938 plus aucun n'était engagé dans cette guerre sino-japonaise. Quelques mois plus tard la marine impériale japonaise décida d'uniformiser un peu sa flotte d'hydravions patrouilleurs. Les Hiro H1H et H2H ainsi que les Kawanishi H3K furent envoyés à la retraite en novembre 1938 au profit du Kawanishi H6K entré en service quelques temps plus tôt. Ainsi se terminait l'aventure du premier hydravion à coque conçu au Japon. Appareil mal connu aujourd'hui le Hiro H1H ne fut cependant pas le premier hydravion militaire japonais. Cela revient au Yokosuka E1Y... à flotteurs. Il ne reste de nos jours plus rien du H1H.

## 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/h1h.htm>

