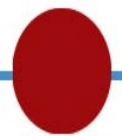


Nom de l'avion : Kawanishi H6K5 Type 97 Mavis

Type d'avion : Hydravion de reconnaissance à long rayon d'action quadrimoteur de 9 hommes d'équipage

Kawanishi H6K5 (Type 97, Model 23) Mavis

Maritime Patrol Flying-Boat



JAPANESE
IMPERIAL NAVY



Copyright © The War'tist (Vincent Bourguignon) - 2007

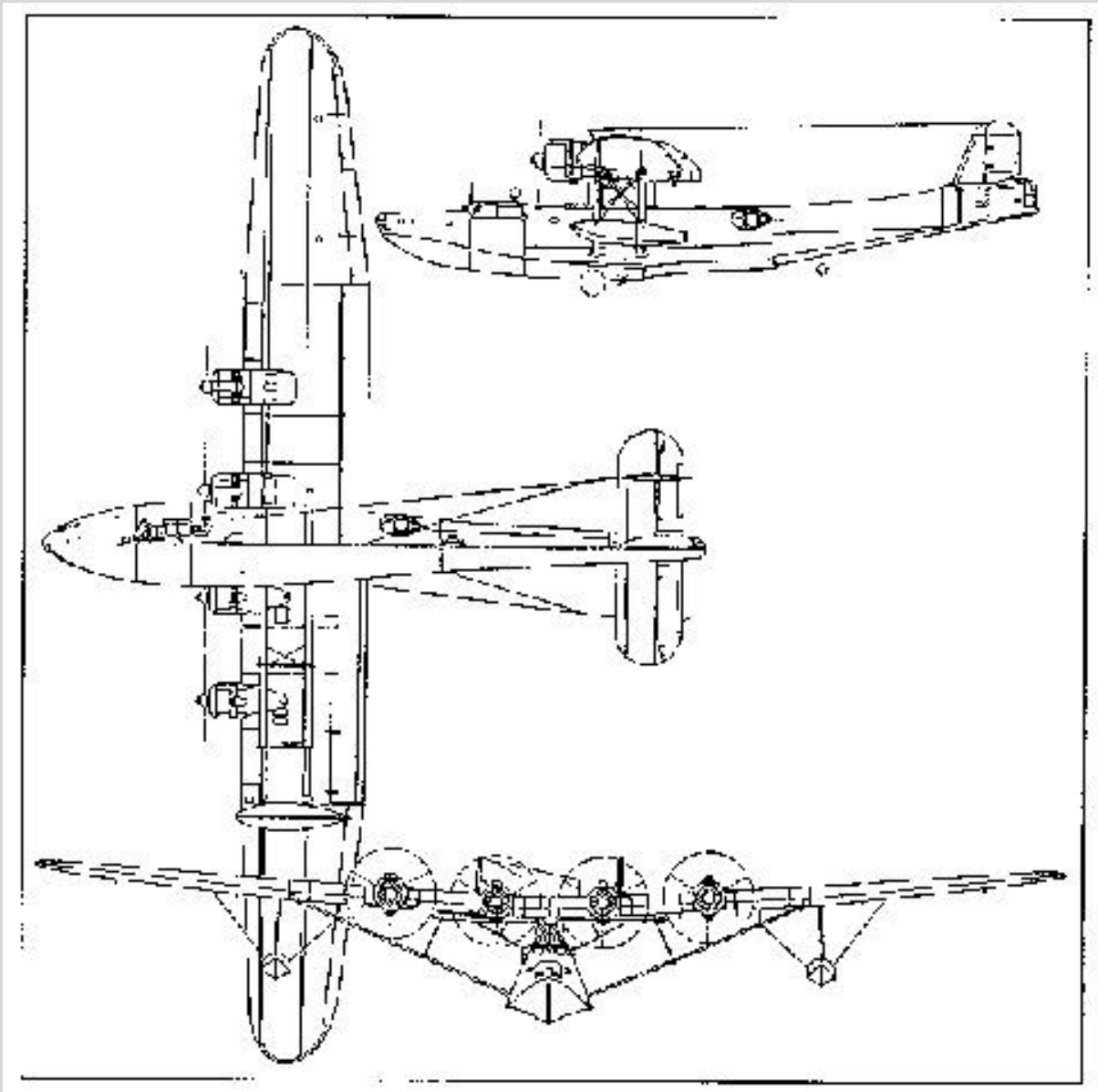


MOTORISATION

Mitsubishi Kinsei 53

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 canon de 20 mm en tourelle caudale

4 mitrailleuses Type-92 de 7,7 mm en tourelles

torpille=800 kg ou bombe=1000 kg (4 bombes de 250 kg)



PERFORMANCES

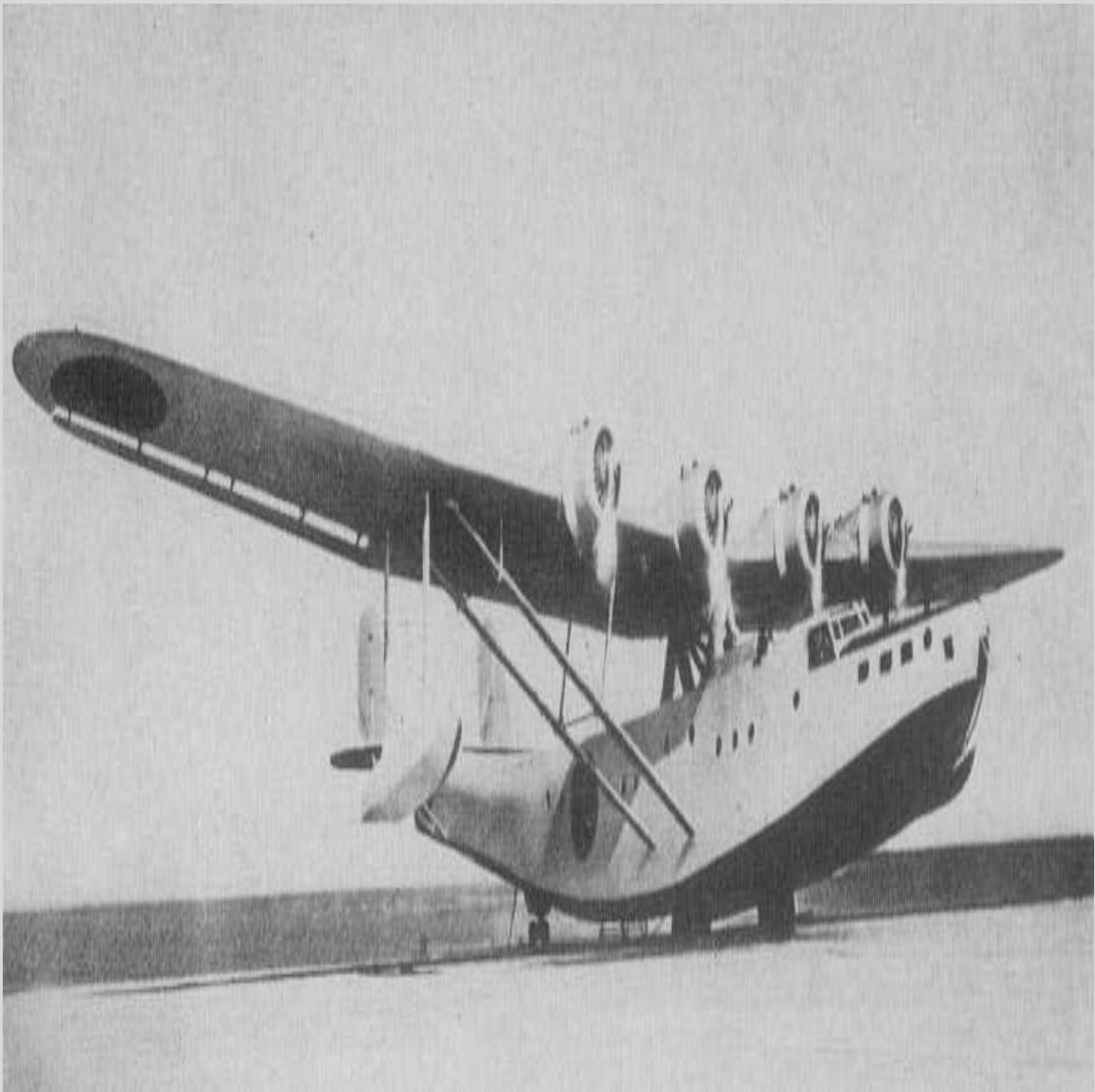
Vitesse maximale= 385 km/h à 6000 m

Vitesse croisière= 260 km/h à 4000 m

Temps montée= 5000 m en 13' 25"

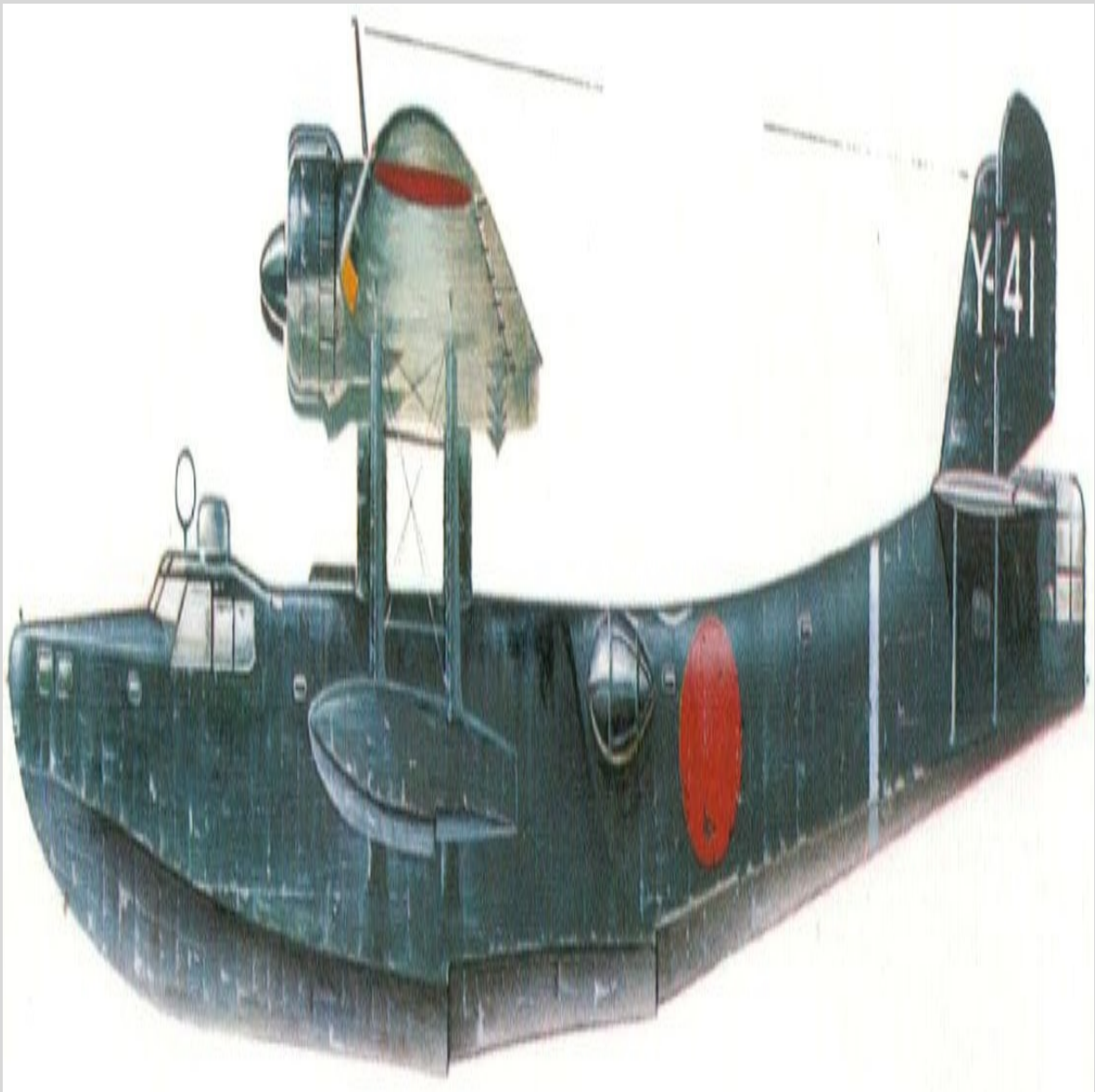
Plafond pratique= 9560 m

Rayon action= norm: 4940 km - maxi: 6775 km- endurance maxi: 26h



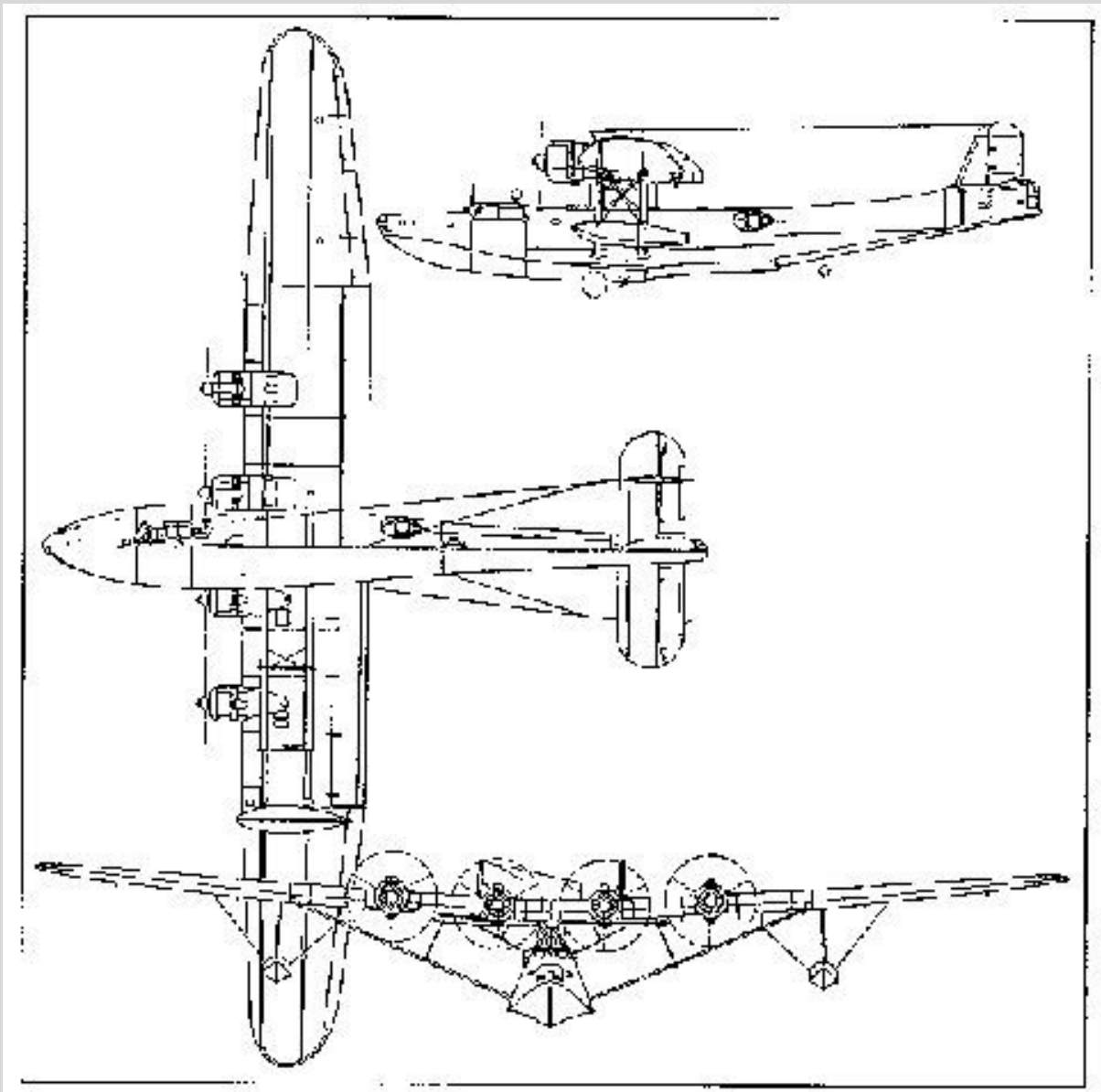
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
40,10 m	25,65 m	6,25 m	170,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
12380 kg	17500 kg	23000 kg



HISTOIRE

Dans les immenses étendues du Pacifique, le rôle des hydravions devint essentiel dans les années 1930. Dotés d'une grande autonomie, capables de se poser à peu près n'importe où, sans nécessiter de longues pistes, les hydravions pouvaient tout aussi bien servir au transport de passagers payants qu'à des usages plus belliqueux. Le Japon, qui possédait des territoires éparpillés dans la région, s'intéressa naturellement à ce genre d'appareils. A cette époque, l'industrie aéronautique japonaise s'intéressait de près aux réalisations des constructeurs étrangers, à qui elle achetait de temps à autre des appareils à construire sous licence, ou des technologies. La firme Kawanishi, qui s'était spécialisée dans les hydravions, n'avait pas hésité à envoyer une délégation se documenter chez le britannique Shorts Brothers, qui était en ce temps-là un fabricant renommé d'hydravions. Ils en retirèrent un certain nombre d'informations qui furent très utiles par la suite. En 1933, la marine impériale japonaise lança un programme d'acquisition portant sur un grand hydravion de patrouille maritime. Kawanishi soumit rapidement aux autorités militaires deux modèles, l'un trimoteur et l'autre quadrimoteur. Ce dernier, baptisé Type S, sortit du lot. Quatre prototypes furent construits : le premier effectua son premier vol en septembre 1936, les trois autres durant les années 1937 et 1938. Par la suite, dix appareils de présérie, baptisés Kawanishi H6K2, furent construits, puis deux Kawanishi H6K3. Ces derniers étaient les premiers H6K spécifiquement conçus pour des missions de transport. Le Kawanishi H6K se présentait comme un grand hydravion à coque, avec un flotteur sous chaque aile et une double dérive à l'arrière. Il était entièrement construit en métal. Ses quatre moteurs étaient placés au centre de la voilure, encastrés dans celle-ci. Extérieurement, le Kawanishi H6K trahissait une certaine influence des modèles construits en Europe, sur les ingénieurs de Kawanishi. La motorisation évolua de manière sensible: les Kawanishi H6K1 étaient pourvus de Nakajima Hikari 2 de 9 cylindres, d'une puissance unitaire de 840 ch. Les derniers Kawanishi H6K5 quant à eux avaient reçus des moteurs de 1 300 ch chacun. Concernant l'armement, il fut d'abord assez limité: les Kawanishi H6K1 et Kawanishi H6K2 ne disposaient pour se défendre que de trois mitrailleuses légères de calibre 7,7 mm. Il fallut attendre les Kawanishi H6K pour que le nombre de mitrailleuses soit passé à cinq, ajoutées à un unique canon de calibre 20 mm. Cependant, toutes les versions pouvaient emporter deux torpilles, ou une charge de bombes de 1000 kilos (2000 selon certaines sources). 9 membres d'équipage (8 sur les versions dédiées au transport) étaient nécessaires. Les premiers Kawanishi H6K entrèrent en service au sein de la marine impériale japonaise en janvier 1938. Les livraisons progressèrent lentement : au moment de l'attaque japonaise sur Pearl Harbor, 66 H6K étaient en ligne. Ils assuraient alors essentiellement des missions de reconnaissance. Cependant, les besoins japonais en terme de transport étaient alors importants. Deux sous-variantes destinées au transport furent lancées, comptabilisant au total un peu moins de quarante appareils. Les Kawanishi H6K4-L pouvaient ainsi transporter dix-huit soldats armés. Les Alliés attribuèrent deux noms de codes au Kawanishi H6K : la version de reconnaissance reçut le nom de Kawanishi H6K5 Type 97 Mavis, celle de transport de Tillie. La marine japonaise engagea ses Kawanishi H6K au sein de trois Kokutai (8è, 14è et 801è), basés dans la région de Yokohama, près de Tokyo . Dix-huit appareils furent affectés à une mission particulière, le transport de dépêches, assuré par la Dai Nippon Koku KK, la compagnie aérienne nationale du Japon . Durant les opérations de la Seconde Guerre Mondiale, le Kawanishi H6K s'avéra un bon appareil, mais il pâtit de plusieurs défauts, certains récurrents chez les avions japonais . Son armement ne pouvait pas suffir face à des chasseurs alliés de plus en plus efficaces . Surtout, le Kawanishi H6K n'était protégé par aucun blindage, et ses réservoirs de carburant n'étaient pas auto-obturants, ce qui le rendit très vulnérable aux tirs ennemis . Il ne pouvait pas non plus compter sur sa vitesse pour échapper à l'attention des pilotes alliés . Pour

pallier ses déficiences, Kawanishi lança une ultime version de son Kawanishi H6K, désignée Kawanishi H6K5 Type 97 Mavis . Mieux armée, plus performante, cette version ne fut cependant produite qu'à trente-cinq exemplaires, en 1943 . A partir de cette date, l'entreprise se concentra sur la production d'un autre modèle, le Kawanishi H8K . La plupart des Kawanishi H6K5 Type 97 Mavis et des Tillie survivants fut alors utilisée pour des missions de transport, certains Kawanishi H6K5 Type 97 Mavis servant directement au profit de l'état-major de la marine japonaise . Très peu d'appareils survécurent au conflit . On estime la production totale du Kawanishi H64 à environ 215 exemplaires .

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/h6k5.htm>

