

Nom de l'avion : Tachikawa Ki.9 Spruce Modèle A

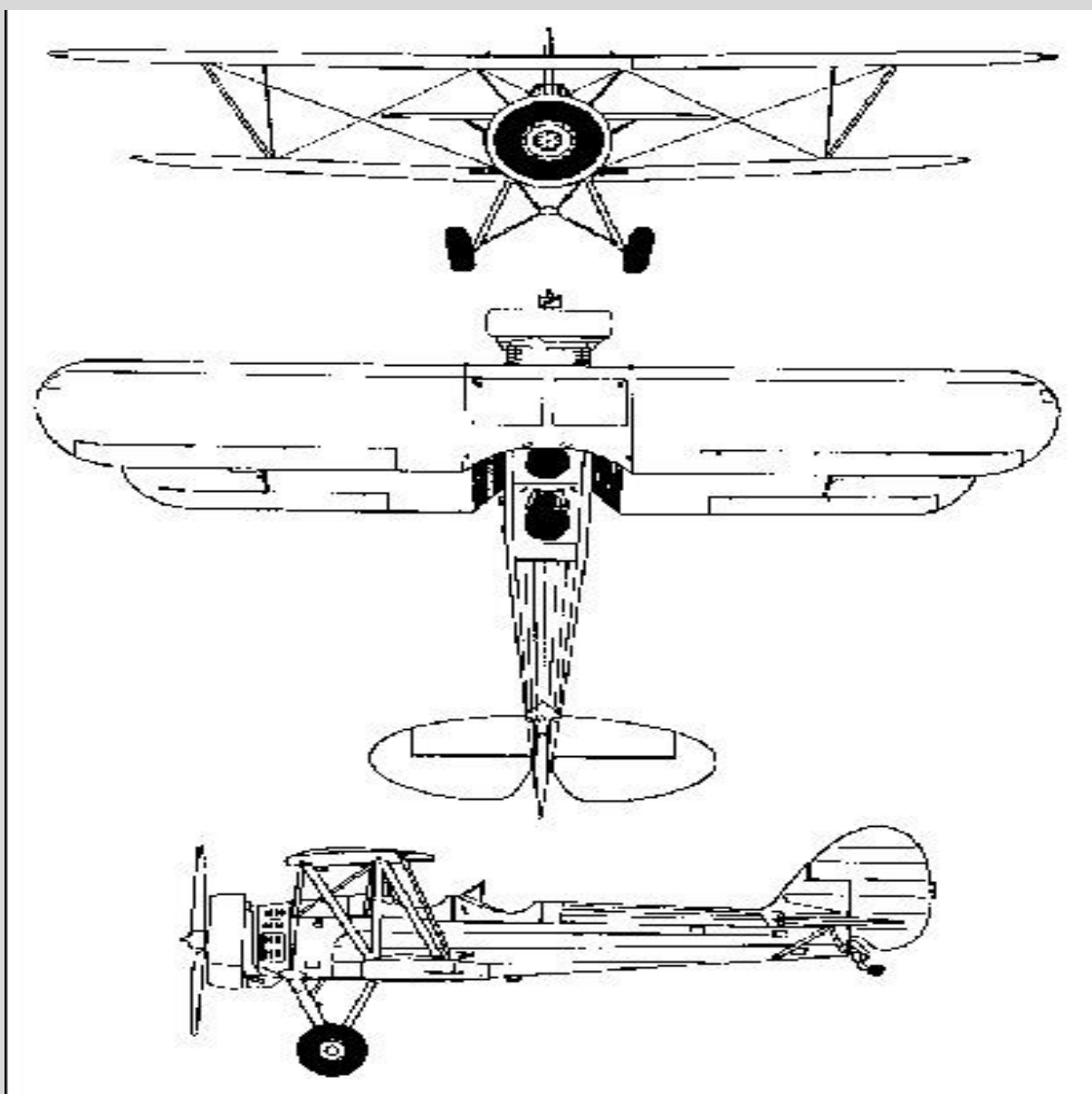
Type d'avion : Avion d'entrainement de base monomoteur

## MOTORISATION

Hitachi Ha-13A

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

## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 240 km/h

Plafond pratique= 5800 m

Rayon action= 3h 30'



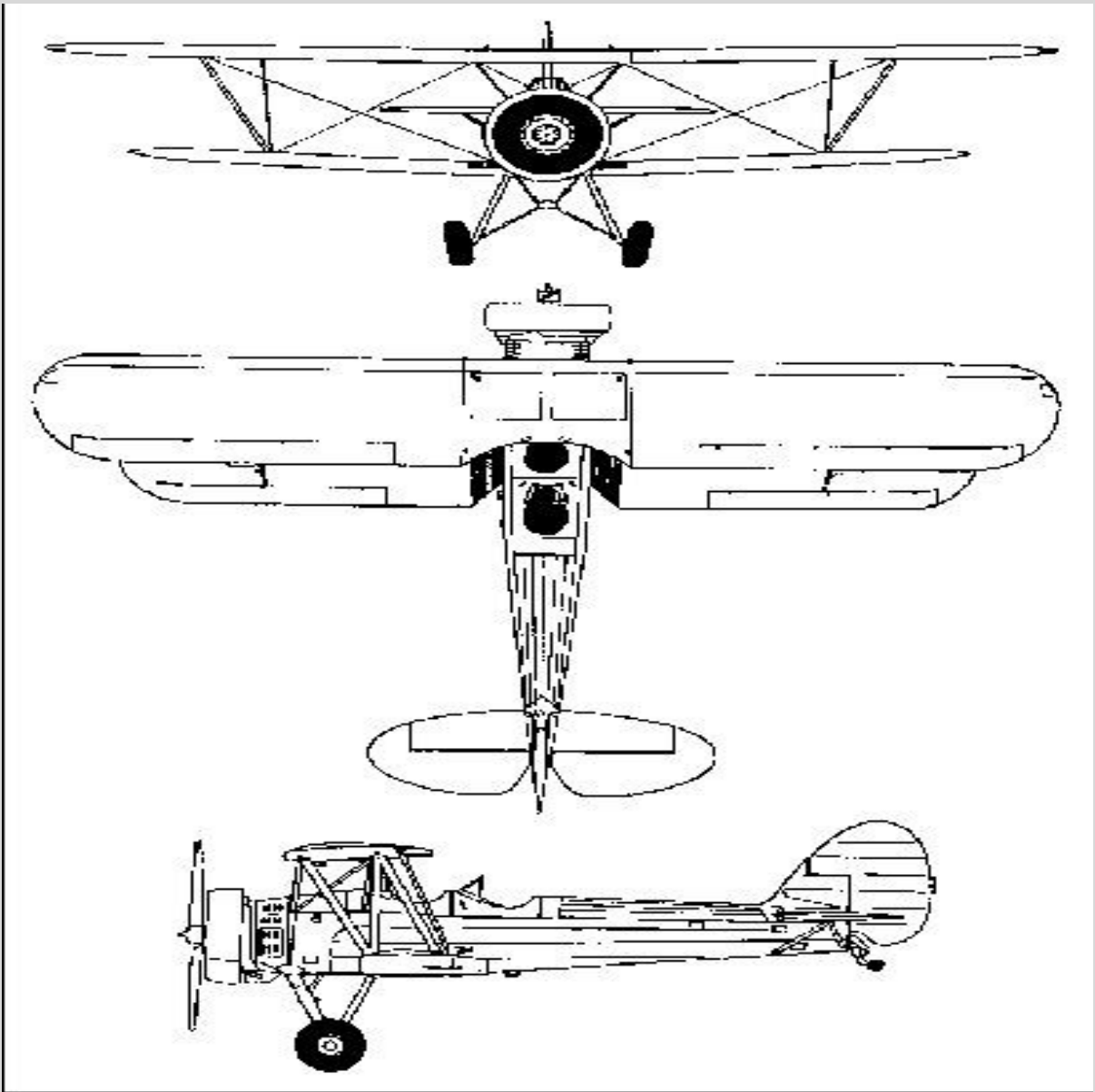
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,30 m	7,90 m	3,10 m	24,50 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
1120 kg	0 kg	1580 kg





## HISTOIRE

Au début des années 30, conscient de son retard technologique vis à vis des Américains et des Européens, le Japon décida de se lancer dans un vaste plan général pour l'aéronautique. Si plusieurs constructeurs comme Aichi, Mitsubishi, ou encore Nakajima prirent la décision d'aller chercher l'inspiration ailleurs, et notamment en Allemagne et au Royaume Uni, d'autres constructeurs en revanche décidèrent de se forger eux même leur propre expérience. Ce fut notamment le cas de Tachikawa, qui à cette époque développa un avion d'entraînement militaire qui s'il n'était pas exempt de défauts n'en demeurait pas moins une bonne machine: le Tachikawa Ki.9 Spruce. Conçu initialement pour les besoins de la marine impériale, le programme du Tachikawa Ki.9 Spruce s'orienta très rapidement vers l'aviation terrestre. En effet, celle-ci avait émis un cahier des charges nommé 95-1 et destiné à la fourniture d'un biplace d'entraînement basique et intermédiaire. L'idée des ingénieurs japonais était de concevoir un avion simple, robuste, mais surtout facile à piloter. L'architecture du biplan étant passablement dépassée, et les monoplans d'entraînement encore trop peu nombreux, Tachikawa prit le chemin du sesquiplan. Extérieurement, rien ne différenciait ce sesquiplan de ses contemporains, avec sa construction mixte en bois entoilé et métal, son train d'atterrissage classique fixe, son cockpit biplace en tandem à l'air libre, et son empennage de taille normale. La motorisation du Tachikawa Ki.9 Spruce était assurée par un moteur en étoile Hitachi Ha-13A d'une puissance de 350 chevaux entraînant une hélice bipale en métal. L'avion n'était pas armé. Le prototype du Tachikawa Ki.9 Spruce réalisa son vol inaugural le 7 janvier 1935. Immédiatement, il fut commandé en série par le Japon, et les premiers exemplaires entrèrent en service moins de deux mois plus tard. Si chacun s'accordait sur le fait que le Ki-9 était un très bon avion d'entraînement intermédiaire, il n'en était pas du tout de même pour la formation basique où sa motorisation semblait trop puissante, et son architecture de sesquiplan parfois trop peu manœuvrable. Plusieurs avions furent perdus dès les premières semaines d'utilisation dans des accidents mortels. C'est la raison pour laquelle Tachikawa décida de fournir à l'aviation japonaise un second avion, plus classique et léger celui-ci, le Tachikawa Ki.17 Cedar. Les autorités japonaises acceptèrent la proposition. Désormais le Tachikawa Ki.9 Spruce n'était plus un avion de formation initiale mais bel et bien un avion d'entraînement intermédiaire. Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclata, le Tachikawa Ki.9 Spruce était le principal avion d'entraînement intermédiaire en service au Japon, aussi les autorités alliées le connaissaient bien. Il fut donc immédiatement codé par le nom de Spruce. S'il ne participa jamais aux combats, pas même en tant que kamikaze, le Tachikawa Ki.9 Spruce n'en demeura pas pour autant absent des champs de bataille. En effet, son rayon d'action relativement confortable et son allure correcte en firent rapidement un avion de liaison assez prisé des militaires. Au lendemain de la fin des hostilités, dans un Japon désarmé, il demeurait beaucoup de Tachikawa Ki.9 Spruce en état de vol. Il faut dire que l'avion avait été produit à hauteur de 2600 exemplaires. De ce fait plusieurs furent utilisés jusque dans les années 50 par des pays alliés des Américains, notamment la Corée du Sud et Taïwan. Au moins deux Tachikawa Ki.9 Spruce ont d'ailleurs été testés en vol par les services de l'US Army Air Force. Au final, il faut bien reconnaître que le Tachikawa Ki . 9 Spruce n'est ni l'un des avions japonais les plus connus de la guerre, ni même un des avions d'entraînement qui aura marqué son époque . Mais force est de constater que numériquement parlant, il représente une page importante de l'histoire aéronautique japonaise, sans compter l'impact qu'il eut sur les nombreux jeunes pilotes qu'il aida à former .

## 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/ki\\_9a.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/japon/ki_9a.htm)

