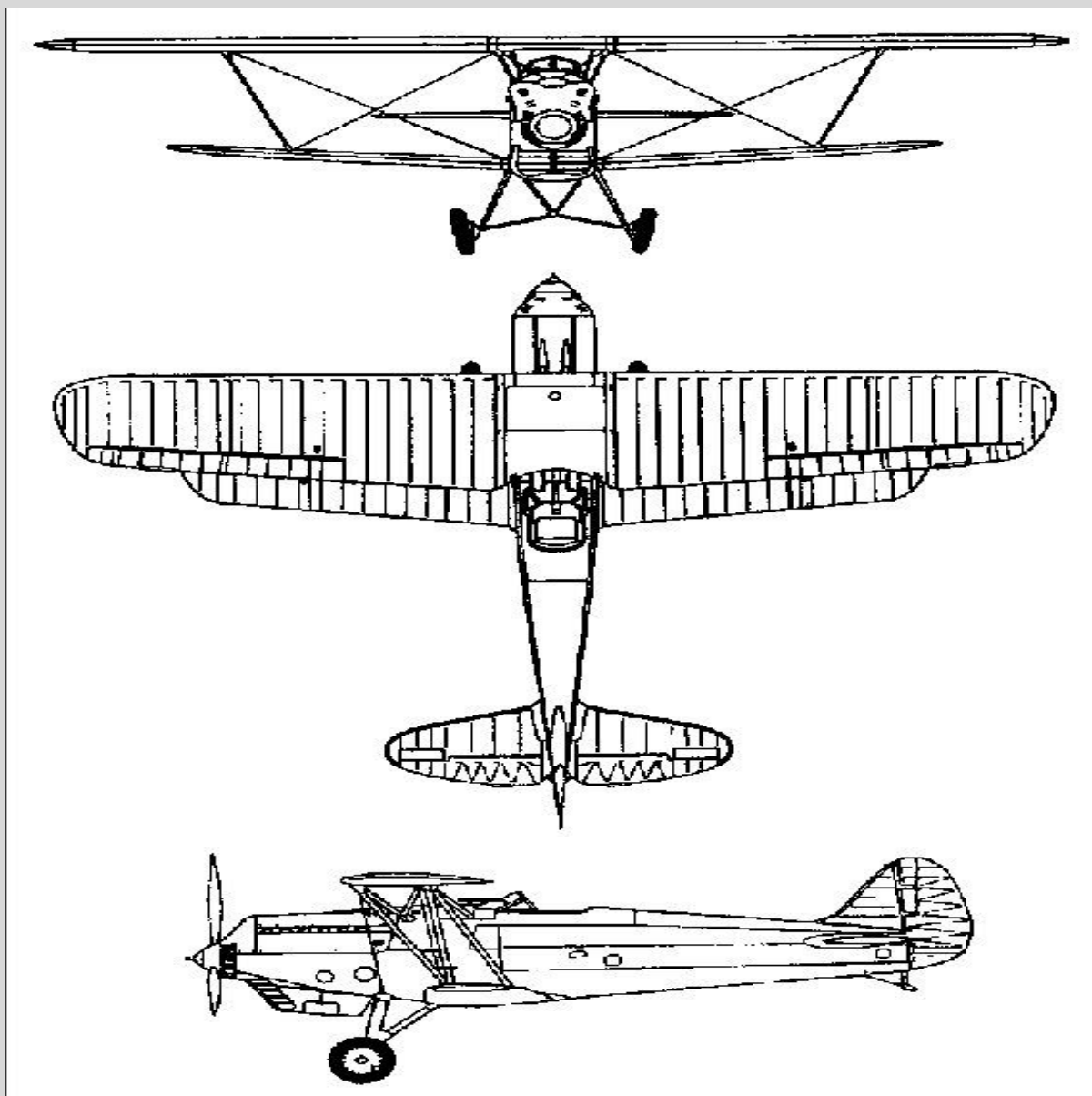


Nom de l'avion : Kawasaki Ki.10I Perry

Type d'avion : Chasseur biplan monomoteur monoplace

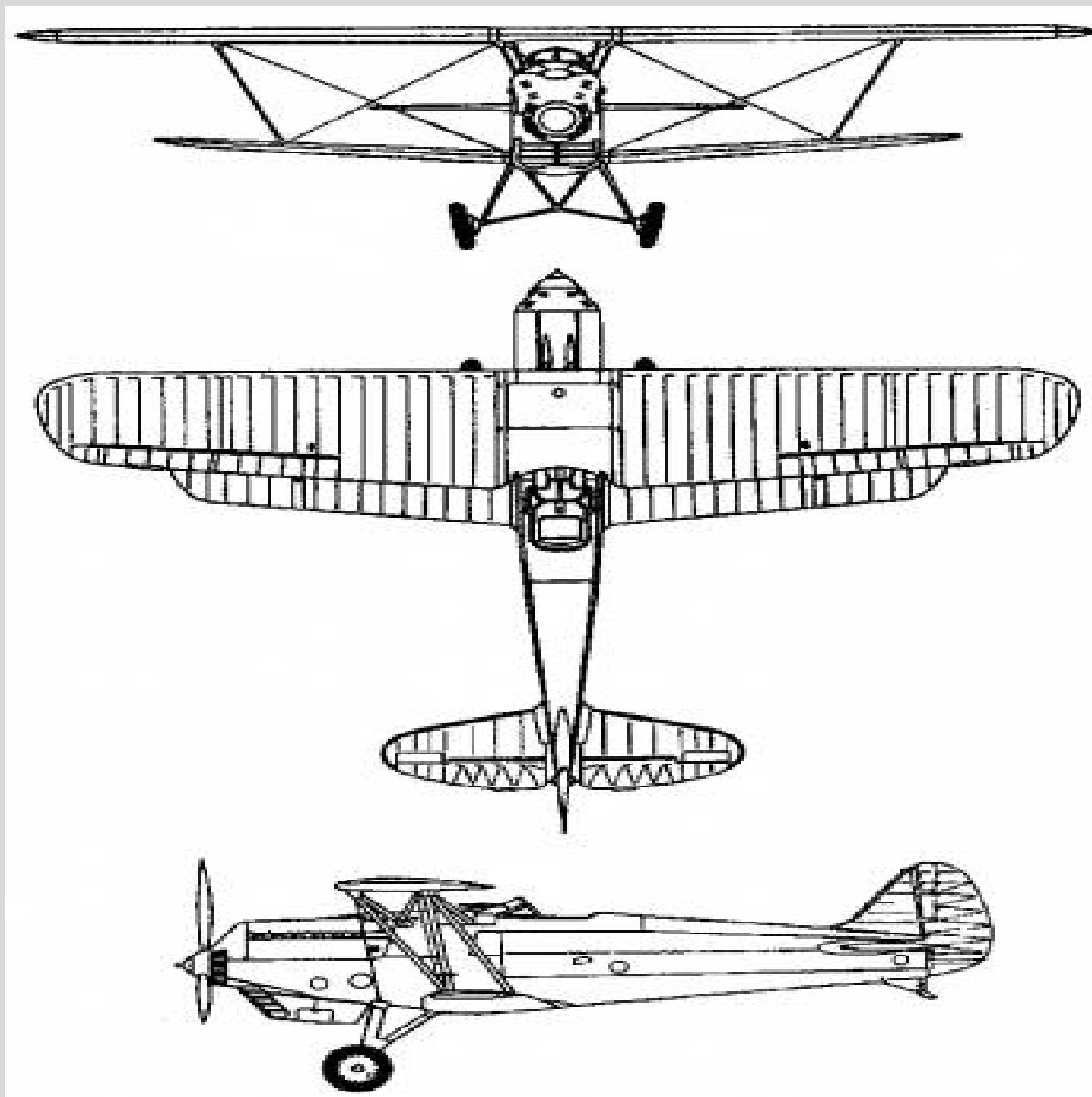


MOTORISATION

Kawasaki Ha-9-IIa

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

2 mitrailleuses Type-89 de 7,7 mm avec 450 coups



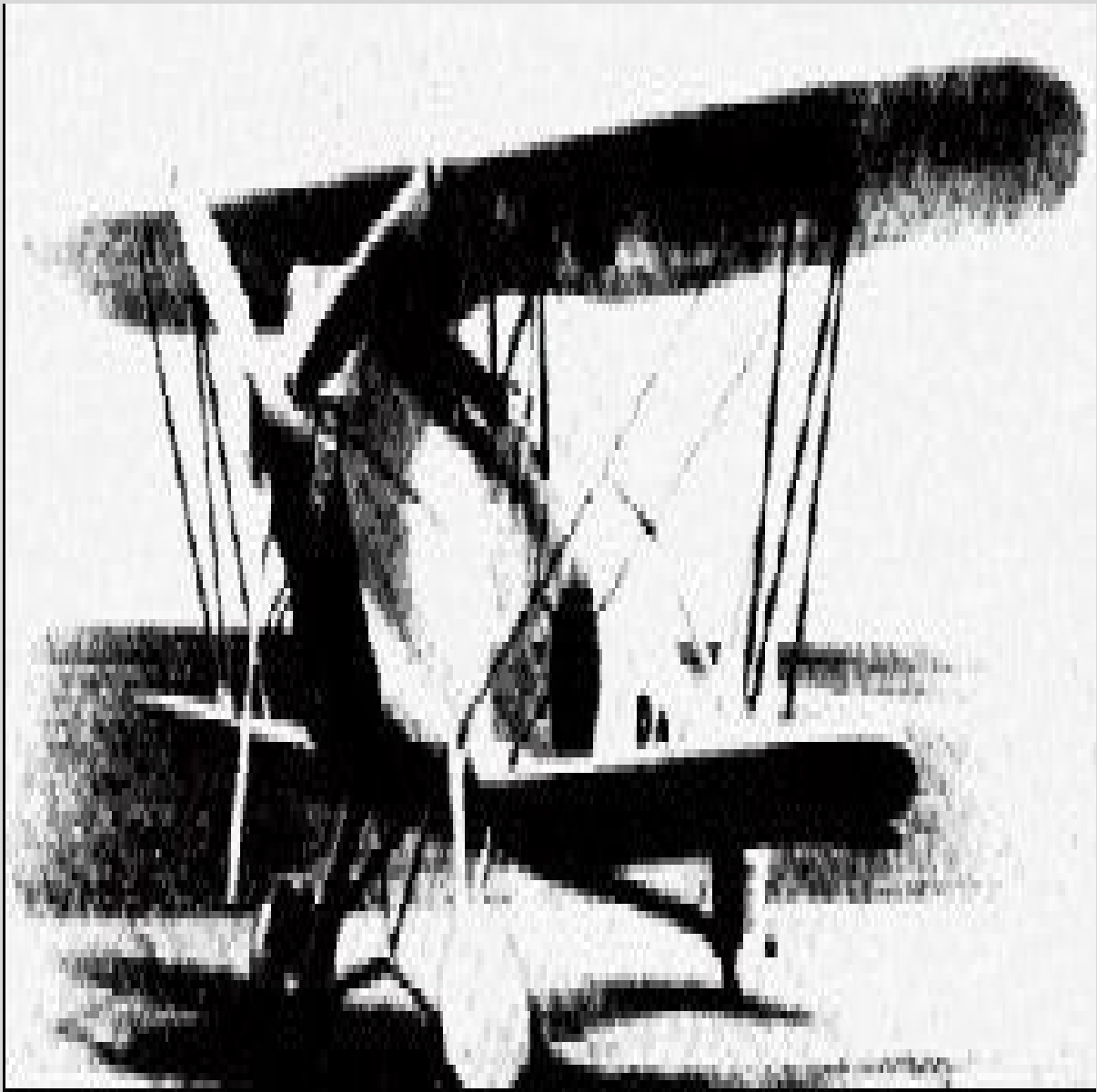
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 400 km/h à 3000 m

Temps montée= 5 000 m en 5'

Plafond pratique= 10000 m

Rayon action= 1100 km



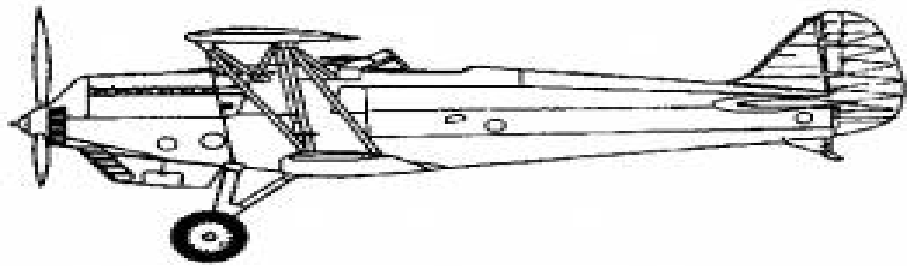
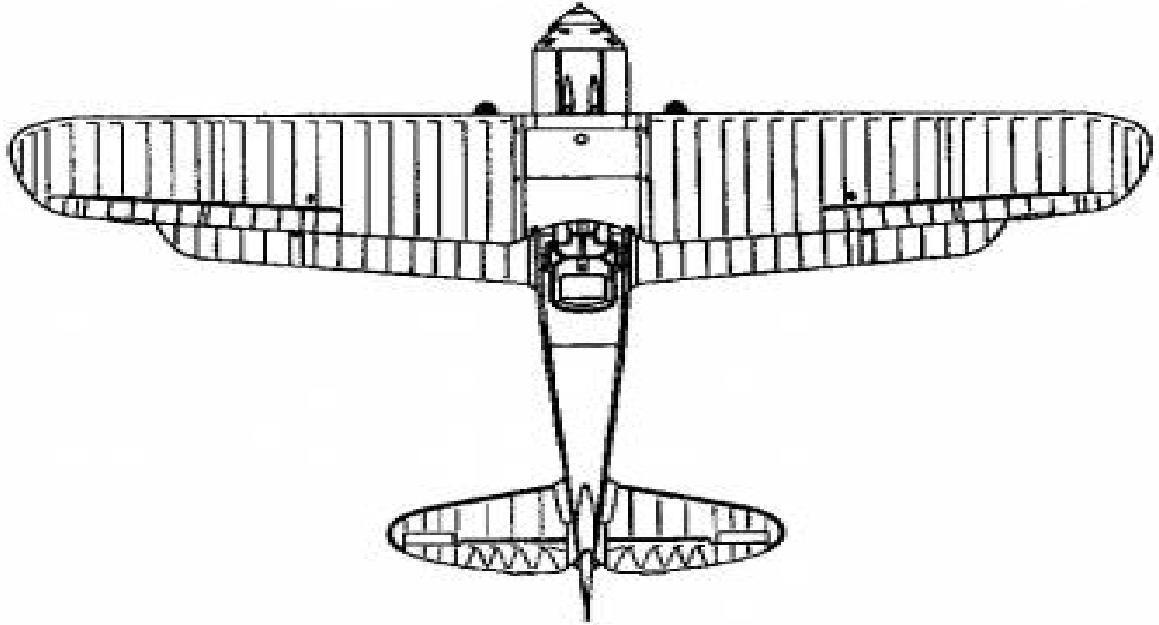
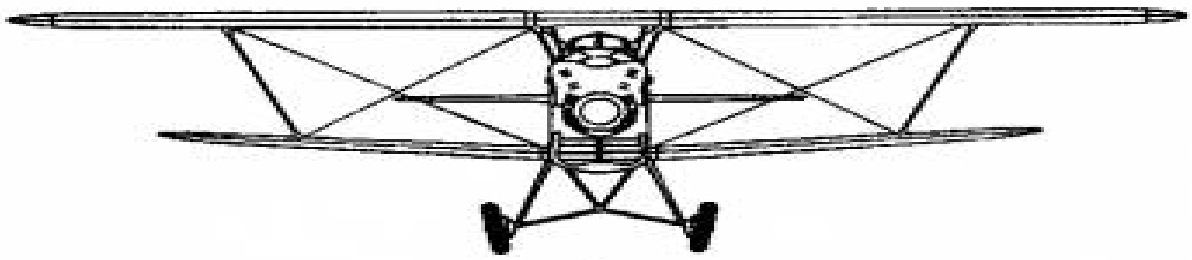
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,55 m	7,20 m	3 m	20 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1300 kg	0 kg	1650 kg



HISTOIRE

En 1934, l'armée japonaise se trouvait en pleine phase d'accroissement de ses moyens aériens, principalement dans la perspective de la guerre sur le sol chinois. Cette même année, elle fit connaître son besoin d'un nouveau modèle de chasseur, devant remplacer les Nakajima NC et Kawasaki KDA-5 alors en service. Les principaux constructeurs du pays reçurent comme consigne de développer un appareil performant, devant dépasser la vitesse de 400 km/h et d'atteindre l'altitude de 5500 m en cinq minutes. Le constructeur Kawasaki se lança naturellement dans cette entreprise. Les ingénieurs de Kawasaki décidèrent non pas de partir de zéro, mais de s'appuyer sur un modèle existant, à savoir le Kawasaki KDA-5. Ils mirent alors rapidement au point un avion désigné comme le chasseur expérimental Kawasaki Ki.10 Perry (Shisaku Sentô-ki Kawasaki Ki.10 Perry). Deux prototypes furent commandés par l'armée, et produits entre mars et avril 1935. A ces deux exemplaires devaient bientôt s'ajouter deux autres prototypes, cette fois financés par le constructeur et légèrement modifiés. En effet, face à une concurrence a priori redoutable, à savoir le Nakajima Ki.11, Kawasaki décida d'améliorer son projet, en adaptant notamment au Kawasaki Ki.10 Perry une hélice métallique tripale à pas variable (les premiers prototypes disposant d'une hélice en bois bipale à pas fixe). Les essais en vol menés en septembre 1935 démontrant que le Kawasaki Ki.10 Perry était supérieur à ces rivaux, l'appareil fut officiellement choisi par les autorités militaires en décembre de la même année. Il reçut alors l'appellation chasseur de l'Armée type 95 modèle 1. Le Kawasaki Ki.10-I Perry était un chasseur monoplace. Il était construit en métal, avec un revêtement mixte (contreplaqué et métal). D'apparence compacte, le Kawasaki Ki.10-I Perry appartenait à la catégorie des biplaces sesquiplans, son aile supérieure étant plus grande que son aile inférieure. Les deux ailes étaient reliées entre elles par un système de mats en X, dépourvu de haubans. Le train d'atterrissage était fixe, les roues disposant d'un carénage. En revanche, il n'y avait pas de roulette de queue, mais une simple béquille. Le pilote prenait place dans un cockpit ouvert, situé derrière la voilure, environ à la moitié de la longueur du fuselage. Pour assurer la propulsion du nouveau chasseur, les ingénieurs japonais choisirent un moteur dérivé du BMW IX allemand, un Kawasaki Ha-9-II Kô, délivrant 720 ch de puissance nominale et jusqu'à 850 ch au décollage. Un radiateur d'aspect imposant se trouvait sous l'hélice. Ce moteur assurait au Kawasaki Ki.10-I Perry les performances requises par les autorités militaires, performances tout à fait satisfaisantes pour un chasseur de cette période. L'armement était composé de deux mitrailleuses fixes type 89, installées devant le cockpit. Une version légèrement différente du Kawasaki Ki.10-I Perry, le Kawasaki Ki.10-II Perry, fit son apparition en 1937. Très proche de la précédente, elle s'en distinguait essentiellement par des dimensions un peu plus grandes (10,02 m d'envergure, 7,55 m de longueur), une surface alaire accrue (23 mètres carrés) et une stabilité légèrement améliorée, mais ses performances étaient très semblables. Le Kawasaki Ki.10-I Perry participa à ses premiers combats à l'été 1937, contre la Chine. Il y démontra de grandes qualités. L'appareil était très manœuvrable et d'un comportement très sain en vol. Ses pilotes appréciaient également sa vitesse et sa simplicité de pilotage. En 1939, des Kawasaki Ki.10-I Perry furent confrontés, lors de l'incident du Nomonhan, aux redoutables chasseurs soviétiques Polikarpov I-15 et Polikarpov I-16. Bien que plus anciens que leurs adversaires, les Kawasaki Ki.10 Perry ne furent pas surclassés. Plusieurs pilotes japonais obtinrent le statut d'as aux commandes de Kawasaki Ki.10 Perry durant ces deux conflits. A partir de 1938, le Kawasaki Ki.10 Perry commença cependant à avouer son âge. L'arrivée du Nakajima Ki.27a Type 97 Nate monoplane et beaucoup plus moderne entraîna son retrait progressif des unités de première ligne. Les Kawasaki Ki.10 Perry survivants furent pour la plupart transférés dans les différentes écoles de l'armée japonaise, au Japon et en Chine, où ils restèrent en service une bonne partie de la Seconde Guerre mondiale. Les Alliés

attribuèrent au Kawasaki Ki . 10 Perry la désignation Perry . Un total de 306 Kawasaki Ki . 10-I Perry furent produits entre 1935 et 1937, suivis par 357 Kawasaki Ki . 10-II Perry, entre 1937 et 1939, dans les usines de Harbin (75 Kawasaki Ki . 10-II Perry) et de Kagamigahara .

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_10i.htm

