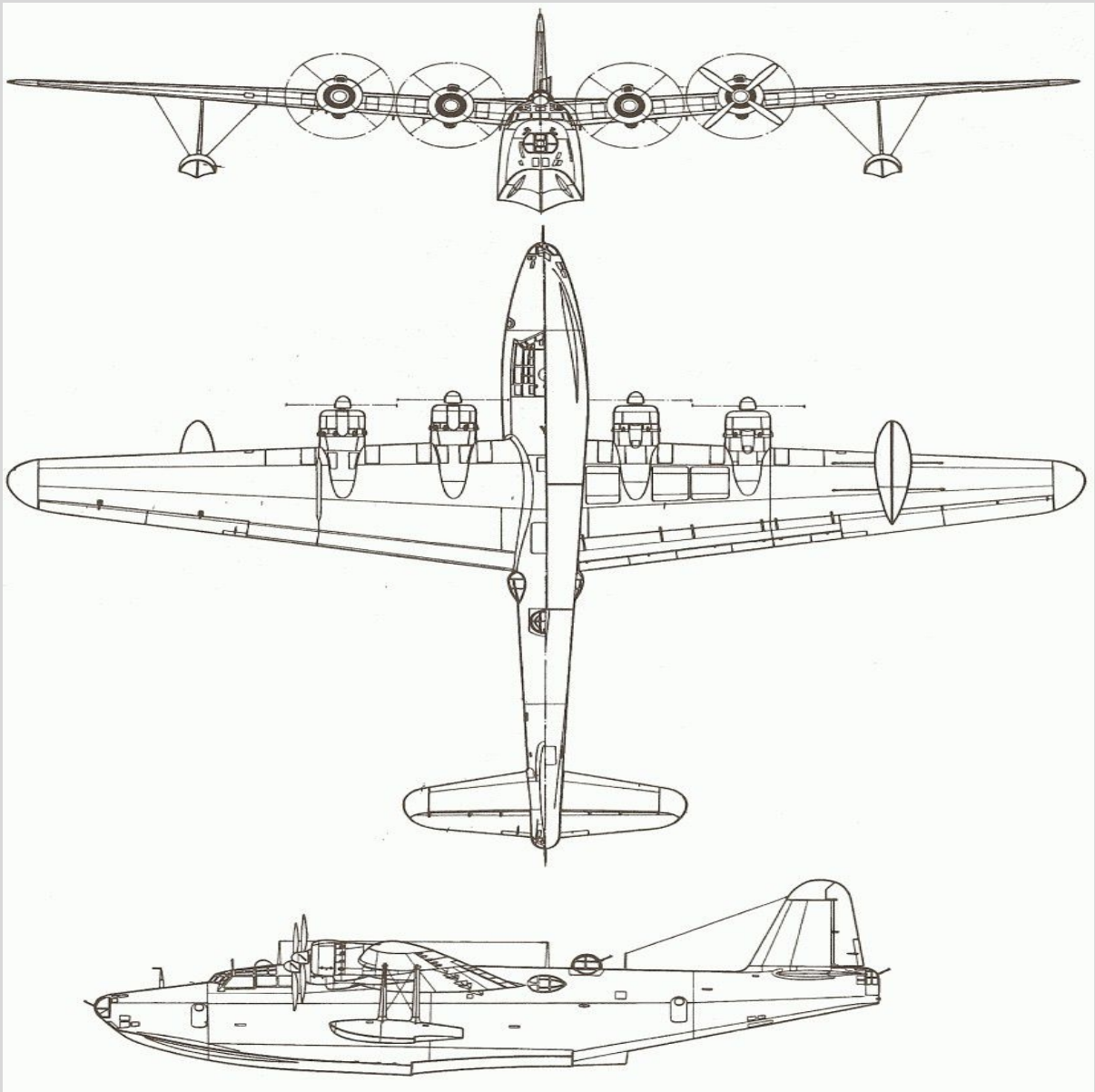


Nom de l'avion : Kawanishi H8K2 Emily

Type d'avion : Hydravion reconnaissance maritime long rayon d'action quadrimoteur de 7 hommes d'équipage

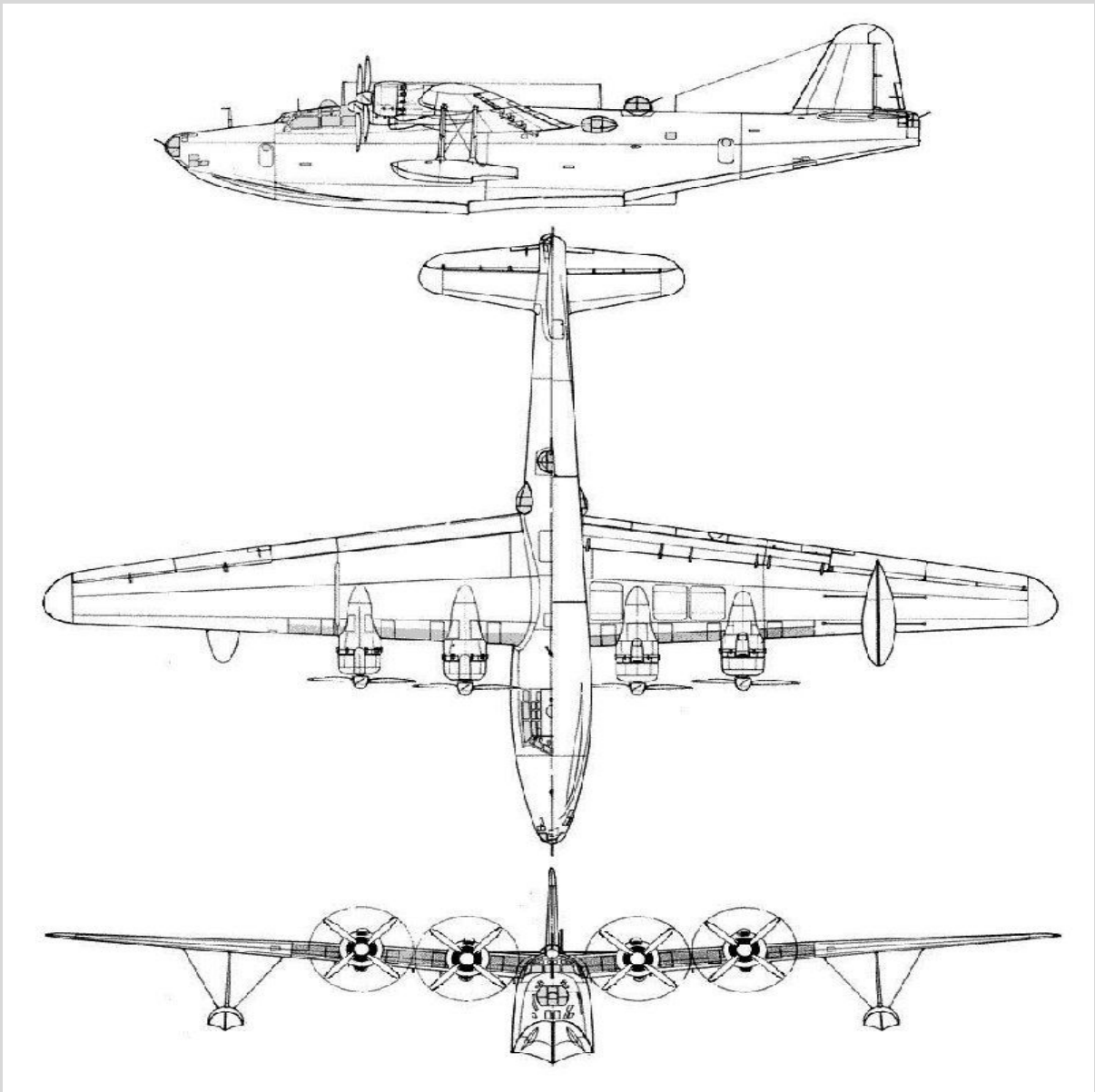


MOTORISATION

Mitsubishi MK4Q Kasei 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

4 canons de 20 mm

4 mitrailleuses manuelles latérales de 7,7 mm

8 bombes de 250 kg ou 2 torpilles de 800 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 465 km/h à 5000 m

Vitesse croisière= 295 km/h à 4000 m

Temps montée= 4000 m en 7' 55" - 5000 m en 10' 10"

Plafond pratique= 8760 m

Rayon action= maxi: 6115 - 7155 km



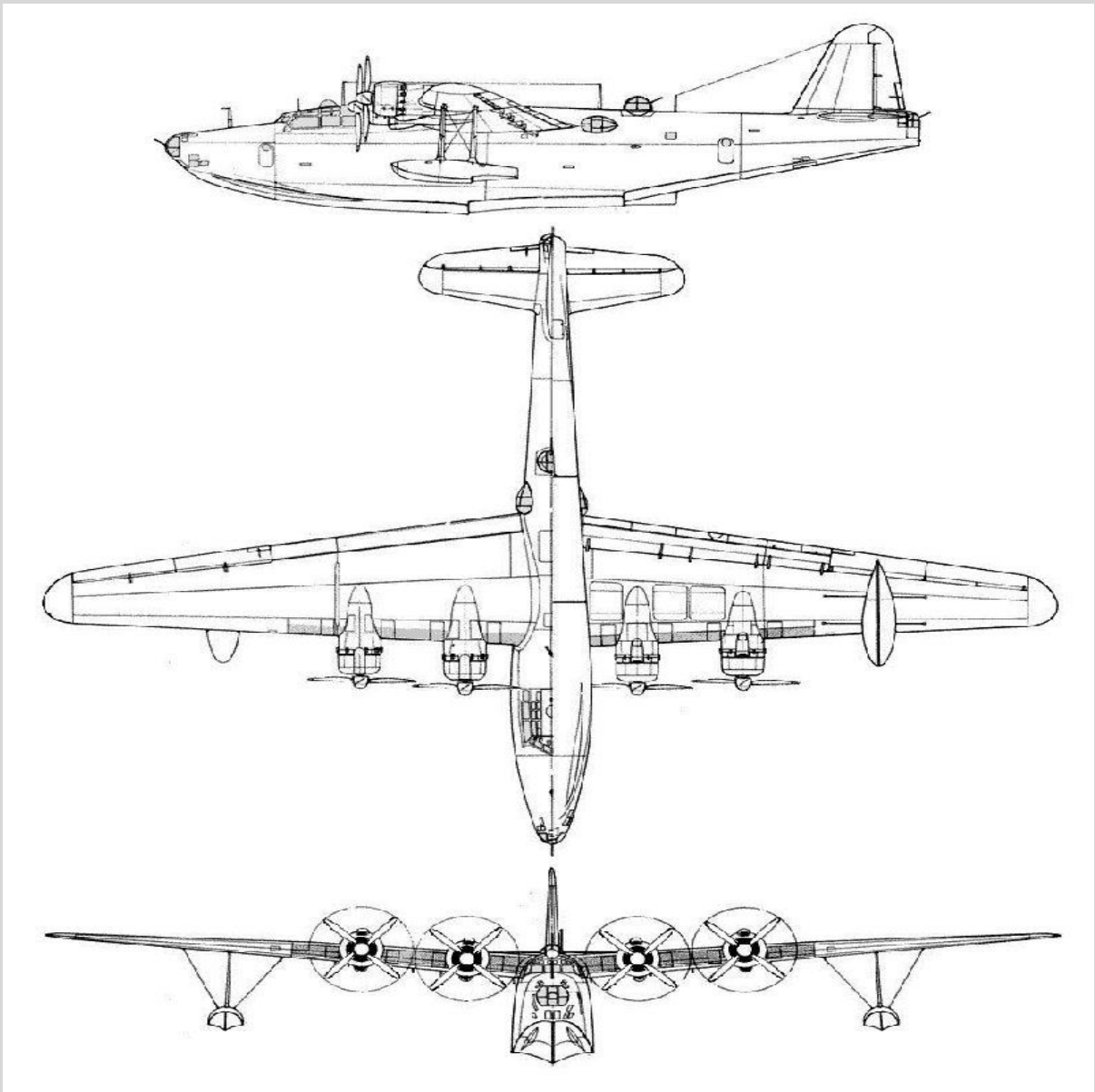
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
38,0 m	28,15 m	9,15 m	160,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
18380 kg	24500 kg	32500 kg



HISTOIRE

La seconde guerre mondiale fut l'apogée des grands hydravions, tels que le Catalina ou le Sunderland. Les Japonais, eux, avaient de leur côté le H6K mais aussi le H8K. Les Alliés surnommèrent ce dernier "Emily". Kawanashi étudia un remplaçant au H6K dès son entrée en service en 1938. La marine japonaise demanda un appareil 30% plus rapide, d'une autonomie augmentée de 50% et mieux défendu, sous la spécification 13-Shi. Elle attendait de lui qu'il surpasse le Sunderland. Il était prévu au départ d'installer des flotteurs rétractables, mais finalement des flotteurs fixes furent préférés car plus économiques en poids. Ce prototype, le H8K1, fut conçu par le Dr Kikuhara et terminé le 31 décembre 1940 ; il vola en janvier 1941. Il était motorisé par 4 Mitsubishi MK4A Kasei 11 de 1530 hp, un moteur en étoile de 14 cylindres refroidis par air dont la technologie était basée sur celle de Pratt & Whitney. Il était de construction métallique. Le prototype se révéla instable sur mer et avait tendance à marsouiner, aussi fallut-il agrandir par exemple la profondeur de la cellule de 11%. 2 machines de présérie succédèrent au prototype en décembre 1941, le dernier exemplaire disposant d'empennages agrandis. La première version de série, le H8K1 Type 2 Model 11, entra en production à Kohnan en août 1941 et apparut le 5 février 1942. Un équipage de 10 hommes le servait, et disposait de deux canons Type 99 Model 1 de 20 mm (un en position dorsale et l'autre dans la queue), ainsi que de 4 mitrailleuses Type 92 de 7,7 mm : une de chaque côté, une dans le nez et une en position ventrale. De surcroît, il emportait 8 bombes de 250 kg ou 2 torpilles de 800 kg sous les ailes. Les derniers H8K2 furent motorisés avec des MK4B Kasei 12 de même puissance, mais plus fiables. De façon générale, le H8K se tenait moins bien que le H6K à la mer, mais avait des performances supérieures en vol. Le H8K1 disposait de 8 petits réservoirs de carburant dans les ailes, non protégés, et de 6 grands réservoirs dans le fuselage, en partie auto-obturants et protégés contre le feu. Le tout lui permettait d'emporter 17040 litres de carburant. Des petites roues lui permettait de rouler sur la terre ferme. La première mission opérationnelle du H8K se situe le 4 mars 1942, lorsque 3 H8K1 participèrent à une seconde tentative de raid sur Pearl Harbor connue sous le nom d'Opération K. Partant de l'atoll de Wotje, dans les îles Marshalls, ils avaient 3700 km à parcourir avant d'atteindre l'île d'Oahu. Ils furent ravitaillés en mer par sous-marin au banc de sable de la Frégate française, à 900 km au nord-ouest d'Hawaï. Mais le brouillard avait envahi la cible, et les dommages furent insignifiants. 6 jours plus tard, un "Emily" envoyé en reconnaissance sur Midway fut abattu par des Buffalo. Quelques mois plus tard, un nouvel essai sur Pearl Harbor échoua à cause de la présence des Américains au banc de sable de la Frégate française. Le 18e H8K fut modifié le 26 juin 1943, avec des moteurs MK4Q Kasei 22 de 1850 hp, un empennage modifié et une capacité en carburant augmentée. Un canon de 20 mm remplaça les mitrailleuses dans le nez et dans chaque poste latéral, tandis que des mitrailleuses furent rajoutées de chaque côté du fuselage et du cockpit, donnant un total de 5 canons de 20 mm et d'autant de mitrailleuses de 7,7 mm. Comme son équivalent britannique "Sunderland", il reçut le surnom de "Porc-épic volant", de par son armement défensif conséquent et par son blindage. Il fut réputé comme l'avion japonais le plus difficile à abattre. Le nouvel appareil, construit à 112 exemplaires, reçut la désignation de H8K2 Type 2 Model 12. Les derniers exemplaires produits reçurent un radar océanique Mark VI Model 1, d'autres un radar ASW. Kawanishi travailla également sur un dérivé de transport du H8K. Le premier prototype fut modifié en H8K1-L en novembre 1943, avec des moteurs MK4Q Kasei 22. 36 H8K2-L similaires furent produits entre 1943 et 1945, capables de transporter 29 passagers dans des conditions relativement confortables, sur 2 niveaux, ou 64 soldats. Baptisé "Seiku" (ciel calme), il disposait de moins de réservoirs dans le fuselage et son armement était limité à une mitrailleuse Type 2 de 13 mm dans le nez et un canon de 20 mm dans la queue. Une double rangée de hublots permettait de les reconnaître.

Le H8K fut intensivement utilisé pour la patrouille maritime, la reconnaissance, le bombardement, les missions de transport, la lutte anti sous-marine ou anti-navires, et sans doute la recherche et le sauvetage. Au moins 3 sous-marins américains furent perdus à cause du H8K au nord des Philippines, dans les 18 derniers mois de la guerre, et sans doute davantage. Certaines missions pouvaient atteindre les 24 heures, le record étant de 27 heures. A la fin de la guerre, certains appareils servirent à guider les kamikazes vers leur cible. 2 H8K3 Model 22 furent construits à partir des derniers H8K2. Ceux-ci disposaient de flotteurs rétractables, d'une tourelle dorsale rétractable, et d'un canon de 20 mm à chaque poste latéral, les bulbes latéraux étant supprimés. Remotorisés avec des MK4T-B Kasei 25b de 1825 hp, ils furent redésignés H8K4 Model 23. Ils furent cependant détruits en mars 1945. Une variante de transport, le H8K4-L Model 33, fut également considérée. Mais à ce moment, la situation désespérée du Japon Impérial conduisit les militaires à favoriser la production de chasseurs, et plus aucun H8K ne fut construit. 167 H8K furent construits, soit 17 H8K1 (un prototype, 2 avions de présérie et 14 avions de série), 112 H8K2, 36 H8K2-L et 2 H8K3. Il fut certainement l'un des meilleurs hydravions de cette guerre, d'aucun disent le meilleur. Mais peu d'exemplaires furent produits et seuls 4 survécurent à la seconde guerre mondiale. Les Américains évaluèrent un exemplaire après la guerre, qu'ils rendirent au Japon en 1979. Depuis 2003, il est conservé au Kanoya Naval Air Station à Kagoshima : c'est l'unique survivant du H8K.

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/h8k2.htm>

