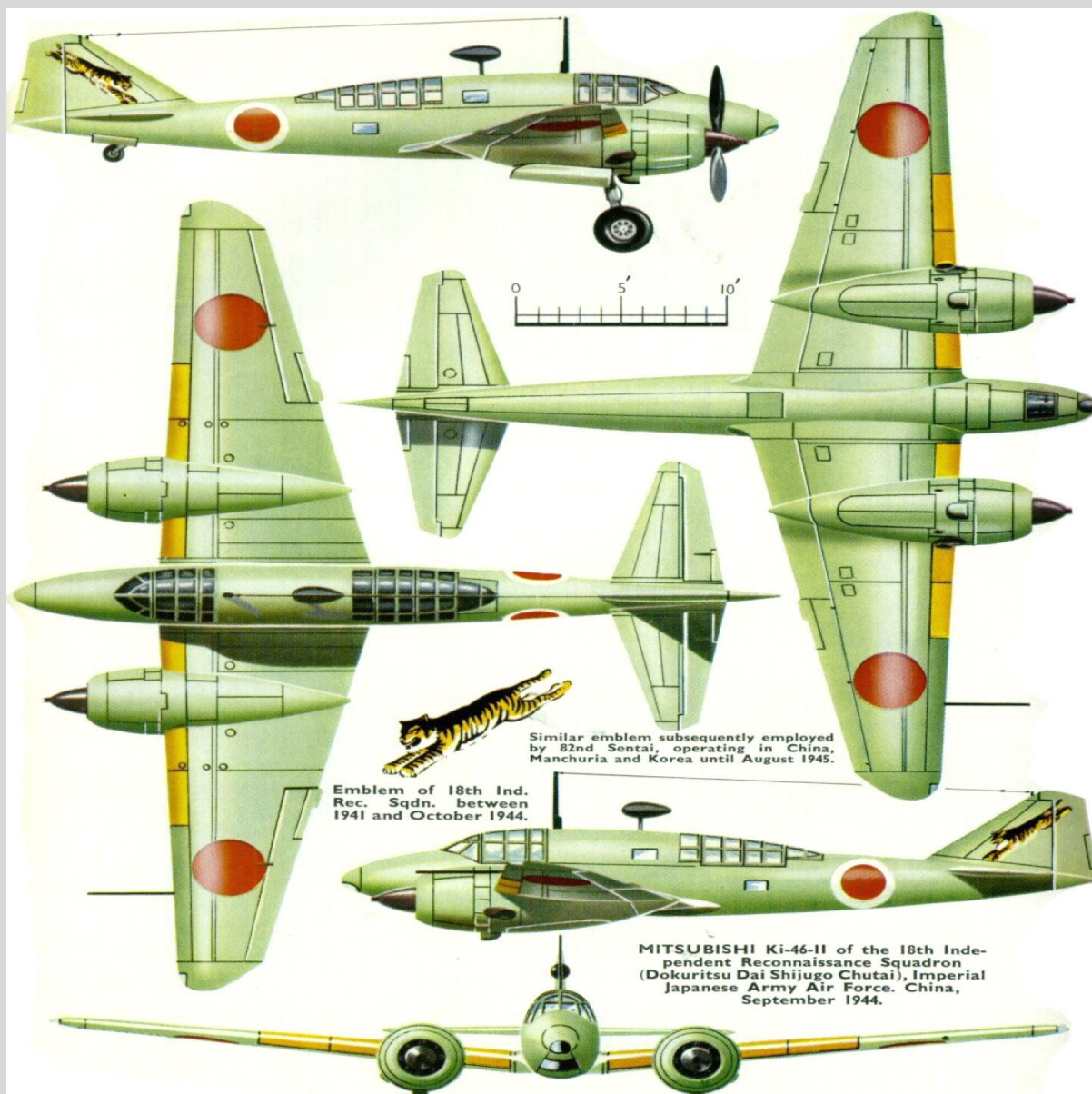


Nom de l'avion : Mitsubishi Ki.46-II Rikugun Dinah

Type d'avion : Chasseur-intercepteur de reconnaissance bimoteur biplace



# MOTORISATION

Mitsubishi Ha-102



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide  
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



www.the-blueprints.com

## ARMEMENT

1 mitrailleuse Type-89 de 7,7 mm avec 216 coups orientable



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 600 km/h à 5800 m- 580 km/h à 6000 m

Vitesse croisière= 425 km/h à 4000 m

Temps montée= 8000 m en 11' 58"

Plafond pratique= 10700 m

Rayon action= 2475 km



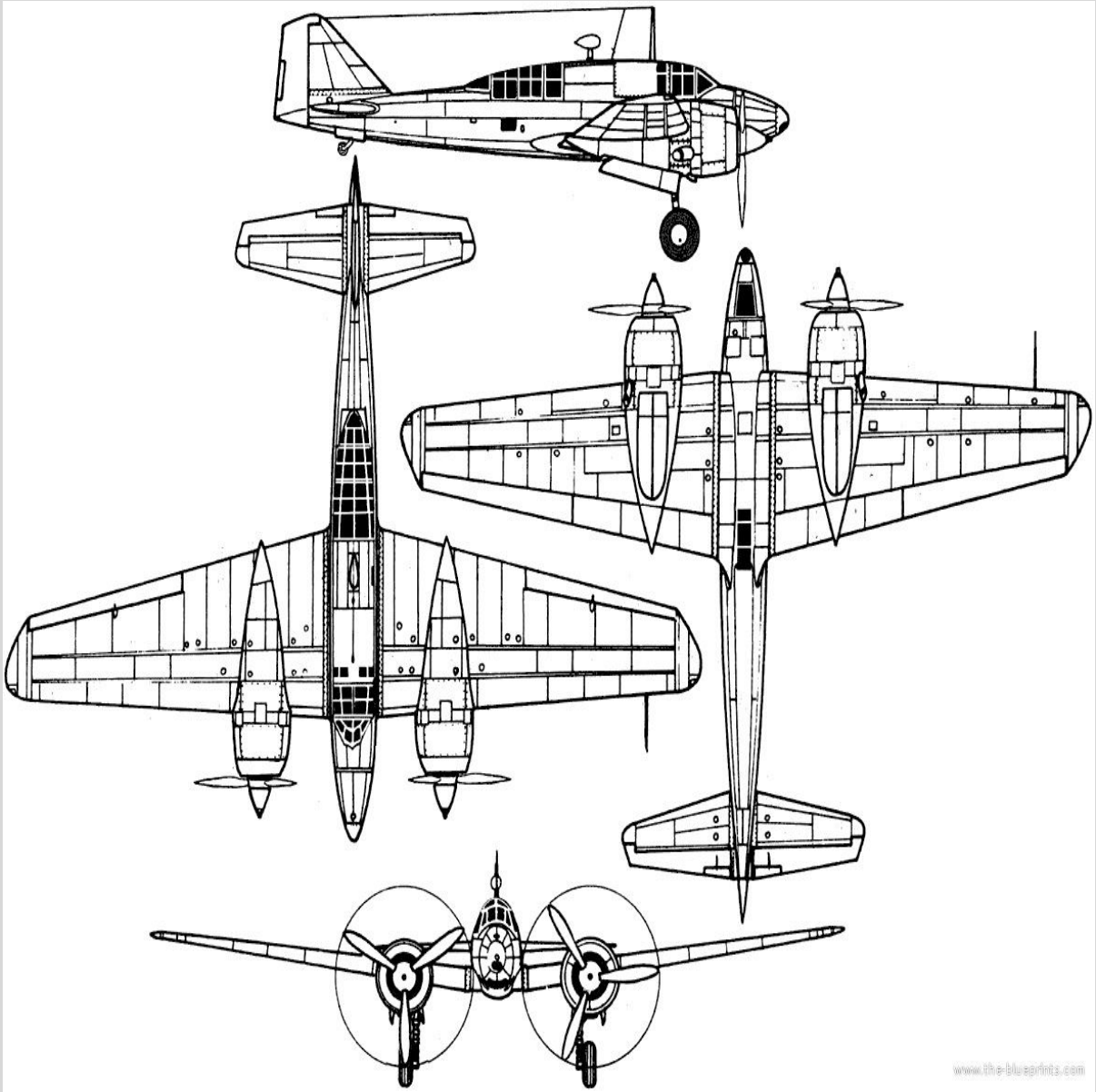
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
14,70 m	11,0 m	3,90 m	32,0 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
3265 kg	5050 kg	5800 kg





## HISTOIRE

Durant l'année 1937, le Japon avait démontré au monde son savoir-faire en matière aéronautique, grâce au vol Tokyo-Londres réalisé par un Mitsubishi Ki-15 baptisé Kamikaze. Le Ki-15 était alors en pleine phase de développement et s'apprêtait à entrer en service au sein des unités de l'Armée impériale. Anticipant sur l'apparition de chasseurs plus rapides que le Ki-15, l'Etat-Major de l'Armée impériale demanda rapidement à ce que lui soit étudié un successeur. Pour cela, il s'adressa de nouveau à Mitsubishi. En décembre 1937, Mitsubishi fut officiellement chargé du développement d'un nouvel appareil de reconnaissance à long rayon d'action. Les spécifications exigées étaient particulièrement élevées, notamment en ce qui concerne la vitesse. Le futur appareil devait ainsi atteindre les 600 km/h, ce qui devait lui permettre d'éviter les appareils adverses, et pouvoir voler près de six heures à 400 km/h de moyenne. Pour le reste, une grande latitude fut accordée au constructeur, qui chargea l'ingénieur Tomiô Kubo du projet. Kubo fut rapidement convaincu que l'aérodynamisme de l'appareil devait être aussi travaillé que possible. C'est pourquoi un très grand soin fut accordé à ce domaine durant les travaux de développement. Des contacts furent pris avec l'Institut de recherches aéronautiques de l'université de Tokyo : ses chercheurs apportèrent une aide très précieuse à Mitsubishi, contribuant notamment à la conception des capots des moteurs. Après près de deux années de travaux intensifs, un prototype fut officiellement présenté aux autorités militaires en novembre 1939, rapidement suivi de deux autres prototypes et de cinq appareils de présérie. Les premiers essais furent très encourageants, et menèrent à une première commande officielle. Cependant, le nouvel appareil, baptisé appareil de reconnaissance de l'Armée type 100 ou Ki-46-I, déçut sur un seul point : il n'atteignait que la vitesse de 540 km/h, ce qui était inférieur aux spécifications requises. Mitsubishi promit de régler rapidement le problème, et procéda à une remotorisation du Ki-46 : les deux Mitsubishi Ha-26-I, d'une puissance unitaire de 850 ch, furent remplacés par des Ha-102 de 1 080 ch. Cela suffit à résoudre le problème. Cette version fut baptisée Ki-46-II. Le Ki-46 était un appareil bimoteur, de taille relativement restreinte et de construction entièrement métallique. Il était pourvu d'une voilure implantée en position basse. Son train d'atterrissage tricycle était entièrement escamotable. L'aérodynamisme avait été particulièrement travaillé : les prises d'air étaient très bien intégrées et les nacelles moteurs avaient fait l'objet d'un travail très soigné, devant réduire au maximum la traînée. L'équipage se composait de deux hommes. Le pilote prenait place dans un cockpit avant, installé juste derrière un nez assez court (pourvu d'un phare d'atterrissage), tandis que son observateur disposait de son propre poste d'équipage, plus en arrière. Entre les deux, les ingénieurs de Mitsubishi installèrent des réservoirs de carburant et une baie contenant des caméras. Pour sa motorisation, le Ki-46 comptait donc sur deux Ha-26-I d'une puissance unitaire de 1 080 ch, chaque moteur actionnant une hélice métallique tripale à vitesse constante. Sur les Ki-46-III, les Ha-26-I furent remplacés par des Ha-112-II, de près de 1 500 ch chacun, ce qui accroissait encore les performances du Ki-46. Devant compter sur sa vitesse pour échapper aux appareils ennemis, le Ki-46 ne disposait pas d'un armement lourd. Une unique mitrailleuse défendait les arrières de l'appareil, et cette mitrailleuse fut supprimée sur la dernière série de production. Aucune charge extérieure ne pouvait être transportée. A son entrée en service au sein des formations de l'Armée impériale, le Ki-46 reçut un accueil très favorable de la part des équipages japonais. Déjà, le Ki-46-I avait démontré sa supériorité en terme de vitesse sur tous les autres appareils alors en service au Japon, y compris les A6M Zero de la Marine. L'écart s'accrut encore avec les versions suivantes : si le Ki-46-I plafonnait à 540 km/h, les Ki-46-III pouvaient atteindre les 630 km/h, tandis que les Ki-46-IV expérimentaux dépassaient les 700 km/h. Cette vitesse fut extrêmement utile aux pilotes japonais, qui purent mener de très nombreuses missions de reconnaissance sans être

interceptés. Les Ki-46 furent engagés au combat dès le début de la Seconde Guerre Mondiale, et même avant (des missions de reconnaissance au-dessus de la Malaisie, alors colonie britannique, furent menés en octobre 1941). Surclassant tous les chasseurs adverses, les Ki-46 n'eurent aucun mal à renseigner les officiers japonais sur les dispositifs ennemis. Face à la mise en service progressive de radars et de chasseurs alliés plus rapides, tels que le Lockheed P-38 ou le North American P-51, les Japonais mirent en service le Ki-46-III. Ce sont des appareils de ce type qui surveillèrent les bases états-uniennes des îles Mariannes durant l'année 1945, sans jamais subir de pertes. Un certain nombre de Ki-46 étaient encore en service à la fin de la guerre. Plusieurs d'entre eux furent capturés au sol par les forces alliées, qui purent les étudier à loisir. Il est à noter que la Marine impériale mit aussi en ligne des Ki-46 dans certaines de ses unités, notamment à partir de Rabaul et de Timor. La mise en ligne par la Marine ou l'Armée d'un appareil développée pour l'autre entité était très rare, et réservée uniquement à des appareils très performants. Les services de renseignement alliés attribuèrent au Ki-46 le surnom Dinah.

## 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\\_46ii.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/japon/ki_46ii.htm)

