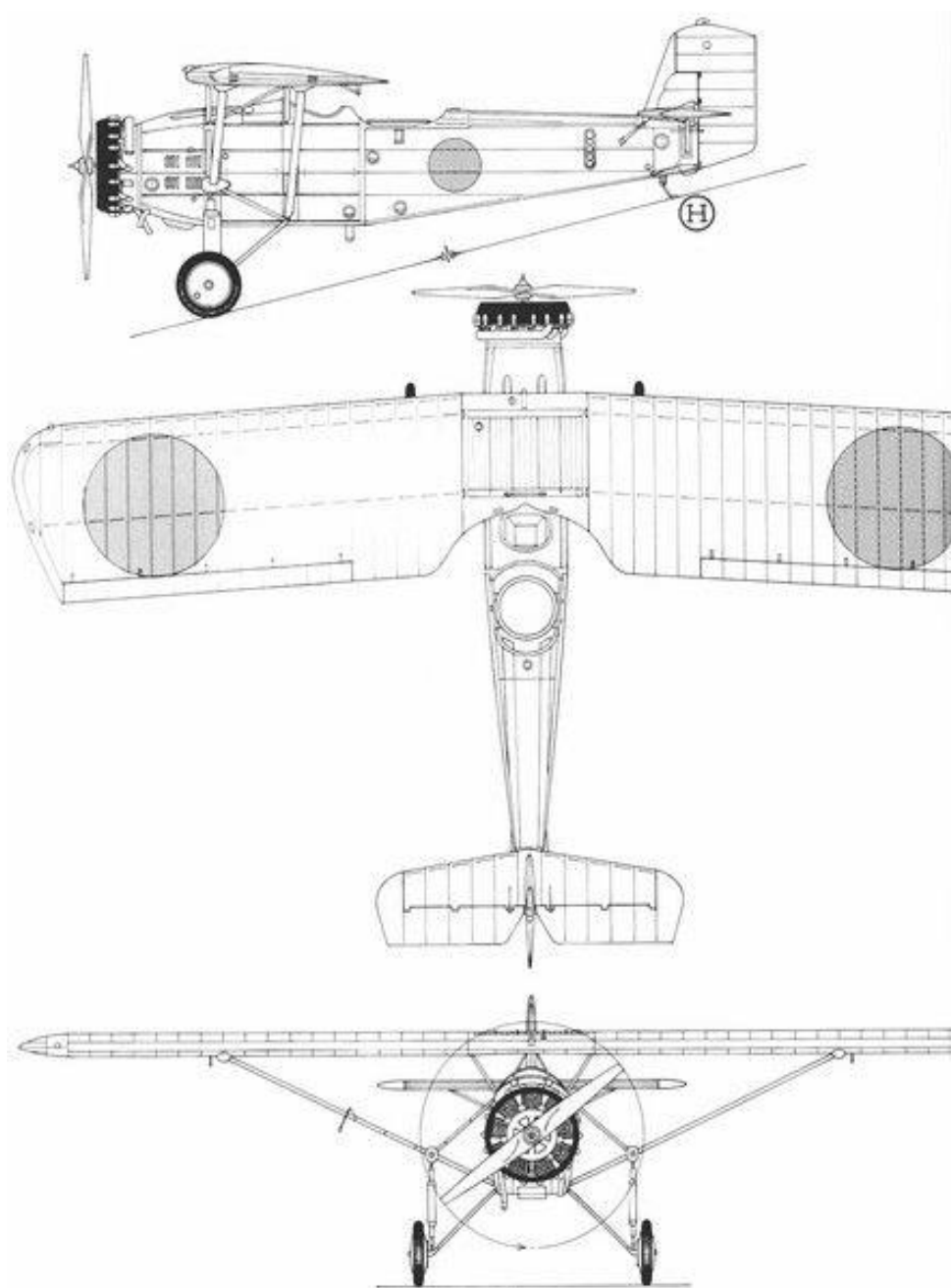


Mitsubishi 2MR8



Cinq ans après le lancement d'un programme visant à doter l'Armée impériale d'un avion de reconnaissance, celle-ci émit une nouvelle demande, cette fois pour un avion de reconnaissance rapprochée. En 1928, Kawasaki avait remporté la mise avec son KDA-2, développé notamment sous la direction de l'ingénieur allemand Richard Vogt. En 1930 cependant, l'entreprise ne fut pas retenue, et l'Armée s'adressa à la firme Mitsubishi. Mitsubishi s'était d'abord lancée dans la production de moteurs d'avions, sous licence, en 1916-1917, avant de débiter la production d'avions militaires. Elle produisait aussi bien pour l'Armée que pour la Marine impériale. La demande des autorités étaient assez vagues. Mitsubishi décida donc de démarrer la conception de deux prototypes radicalement différents. Le premier, désigné 2MR7, était un biplan monomoteur d'allure classique. Le second était le 2MR8. Il attira rapidement l'attention des décideurs, et finit par s'imposer face au 2MR7. Il faut signaler qu'il avait été conçu en coopération avec un ingénieur français, Henri Vernisse (plusieurs appareils japonais de cette époque furent aussi développés en imitant des appareils français, ou avec le concours d'ingénieurs français). Un premier prototype fut livré en mars 1931 et effectua son vol initial à la fin du mois. Il fallut cependant encore plusieurs mois de travaux pour que l'appareil satisfasse enfin l'Armée. On réduisit d'abord la taille du fuselage et la surface alaire, avant de modifier la motorisation. Le Mitsubishi A2 initialement prévu, d'une puissance de 300 ch, fut remplacé par un A2 Kaï (345 ch) puis par le A5 de 400 ch. Finalement, après avoir produit 3 prototypes et 5 appareils expérimentaux, l'Armée donna son aval au démarrage de la production en série du type en 1932 : le 2MR8 reçut la désignation officielle appareil de reconnaissance de l'Armée type 92. La production débuta en avril 1932. Le 2MR8 était un monoplan à aile parasol. Cette configuration consistait en une seule aile, implantée au-dessus du fuselage. Elle était reliée au fuselage par deux grands haubans métalliques, montés en biais. La structure était entièrement métallique. Le train d'atterrissage était fixe, et caréné (les carénages étant souvent démontés sur le terrain). Il n'y avait pas de roulette de queue, mais une simple béquille. L'équipage se composait d'un pilote et d'un mitrailleur, installés dans deux postes d'équipage séparés sans verrière, le premier juste au niveau de la voilure. Le moteur A5, monté à l'avant du fuselage, entraînait une hélice bipale métallique, à pas fixe. Ce propulseur se distinguait par le fait qu'il était le premier moteur de conception entièrement japonaise. Il permettait à l'appareil de dépasser les 200 km/h en pointe.

L'autonomie était légèrement réduite par rapport au KDA-2 (900 km contre 1 100 km). L'armement du 2MR8 comportait deux mitrailleuses frontales de calibre 7,7 mm, le mitrailleur mettant en œuvre une troisième mitrailleuse de même calibre, sur un affût orientable Scarff. Il pouvait aussi inclure plusieurs bombes, jusqu'à 120 kg de charge extérieure au totale. Les premiers appareils de série parvinrent aux unités combattantes et furent rapidement envoyés en Mandchourie, pour soutenir l'avance des troupes japonaises au sol, engagées dans une nouvelle guerre contre la Chine. Légers et manoeuvrants, capables d'attaquer efficacement des cibles terrestres, et profitant de la domination aérienne des chasseurs japonais, le 2MR8 s'imposa rapidement comme un appareil très utile. Démunis de radio, les équipages de 2MR8 utilisaient un astucieux système de récupération de messages transmis par les unités japonaises au sol : le mitrailleur tendait une perche afin de récupérer un message attaché à une corde tendue au sol entre deux autres perches. Il fallait pour cela que le pilote vole près du sol, et à vitesse réduite, mais le système s'avéra assez efficace. Au total, 230 appareils furent construits, jusqu'en 1936. L'immense majorité servit dans les unités de l'Armée impériale, quelques appareils étant fournis à la petite aviation du Mandchoukuo, petit État créé par les Japonais en Mandchourie. Les 2MR8 servirent essentiellement en Chine. Ils furent rapidement remplacés entre 1936 et 1937 par des appareils plus modernes. Ils ne reçurent donc pas de code de la part des Alliés, et ne participèrent pas à la Seconde Guerre Mondiale. Un unique exemplaire fut vendu aux chemins de fer japonais : il se distinguait des autres 2MR8 par son cockpit vitré.



The **Mitsubishi Army Type 92 Reconnaissance Aircraft** (九二式偵察機) (company designation **2MR8**) was a Japanese short-range [reconnaissance aircraft](#) of the 1930s designed by [Mitsubishi](#) for the [Imperial Japanese Army Air Force](#). A total of 230 were built, serving between 1933 and 1936. A [parasol monoplane](#), the Type 92 was the first military aircraft powered by an engine both designed and manufactured in Japan to enter service.

Development and design

In 1930, [Mitsubishi](#) developed two designs to meet a Japanese Army requirement for a short-range reconnaissance aircraft to supplement the larger, long-range [Kawasaki Type 88](#), the **2MR7**, a [biplane](#) based on its earlier [2MR](#) reconnaissance aircraft and [B2M torpedo bomber](#) developed for the [Imperial Japanese Navy](#), and the **2MR8**, a high-wing parasol monoplane.^[1] The first of four [prototypes](#) flew on 28 March 1931, powered by a 239 kW (320 hp) [Mitsubishi A2 radial engine](#). Successive prototypes were modified with more powerful engines, reduced wing area and a shorter [fuselage](#) until the fourth prototype was accepted by the Japanese Army, and ordered into service as the **Type 92 Reconnaissance Aircraft**.^[2] The production Type 92 had fixed wide-track divided landing gear, and was powered by a 354 kW (450 hp) [Mitsubishi Type 92](#) radial engine. It carried a crew of two in open [cockpits](#), with an armament of two [synchronised](#), forward-firing 7.7 mm (.303 in) [machine guns](#) and one or two flexibly-mounted guns on the observer's cockpit. Production completed in 1934 after a total of 230 aircraft were built.^[2] To meet the requirements of the Japanese Ministry of Railways for a survey aircraft, Mitsubishi developed a civilian version of the Type 92, the **Hato survey aircraft**. A single aircraft was ordered in 1935, together with a [Fokker Super Universal](#) built by Nakajima. Powered by a 298 kW (400 hp) Mitsubishi A5 engine, it differed from the military version in having a glazed canopy over the rear cockpit (which accommodated a crew of two), an open forward pilot's cockpit, and spat-type main wheel fairings. It was delivered in March 1936 and registered *J-AARA*.^[3]

Operational history

The Type 92 saw active service in [Manchuria](#) with the air battalions (later expanded to air wings) of the [Kwantung Army](#) Air Corps between 1933 and 1936.^[4] The Mitsubishi Type 92 was also used by the [Chinese Air Force](#) in the early stages of the [Second Sino-Japanese War](#).^[5]

Specifications

General characteristics

- **Crew:** 2
- **Length:** 8.52 m (27 ft 11 in)
- **Wingspan:** 12.75 m (41 ft 10 in)
- **Height:** 3.48 m (11 ft 5 in)
- **Wing area:** 26 m² (280 sq ft)
- **Empty weight:** 1,060 kg (2,337 lb)
- **Gross weight:** 1,770 kg (3,902 lb)
- **Powerplant:** 1 × [Mitsubishi Army Type 92 400hp Air Cooled Radial](#) 9-cylinder air-cooled radial piston engine, 298–354 kW (400–475 hp) (company designation A5)
- **Propellers:** 2-bladed Reed-type fixed-pitch metal propeller

Performance

- **Maximum speed:** 220 km/h (140 mph, 120 kn)
- **Endurance:** 4-5 hours
- **Service ceiling:** 5,700 m (18,700 ft)
- **Time to altitude:** 3,000 m (9,843 ft) in 10 minutes 30 seconds
- **Wing loading:** 68.1 kg/m² (13.9 lb/sq ft)
- **Power/mass:** 0.2381 kW/kg (0.1448 hp/lb)

Armament

- **Guns:** 2 × fixed forward firing 7.7 mm (0.303 in) machine guns, 2 × flexibly mounted 7.7 mm (0.303 in) machine guns in rear cockpit

Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Mitsubishi_2MR8