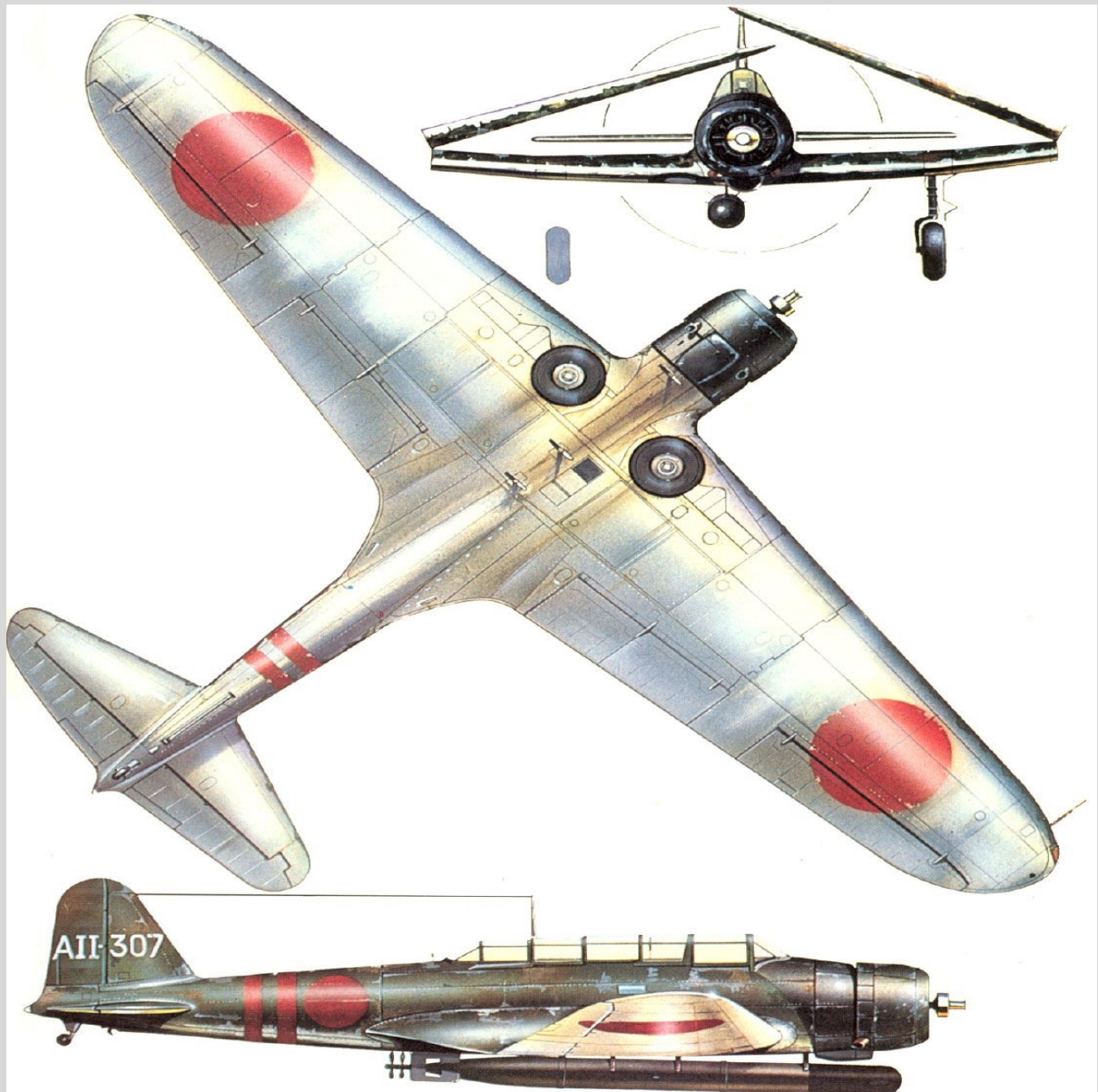


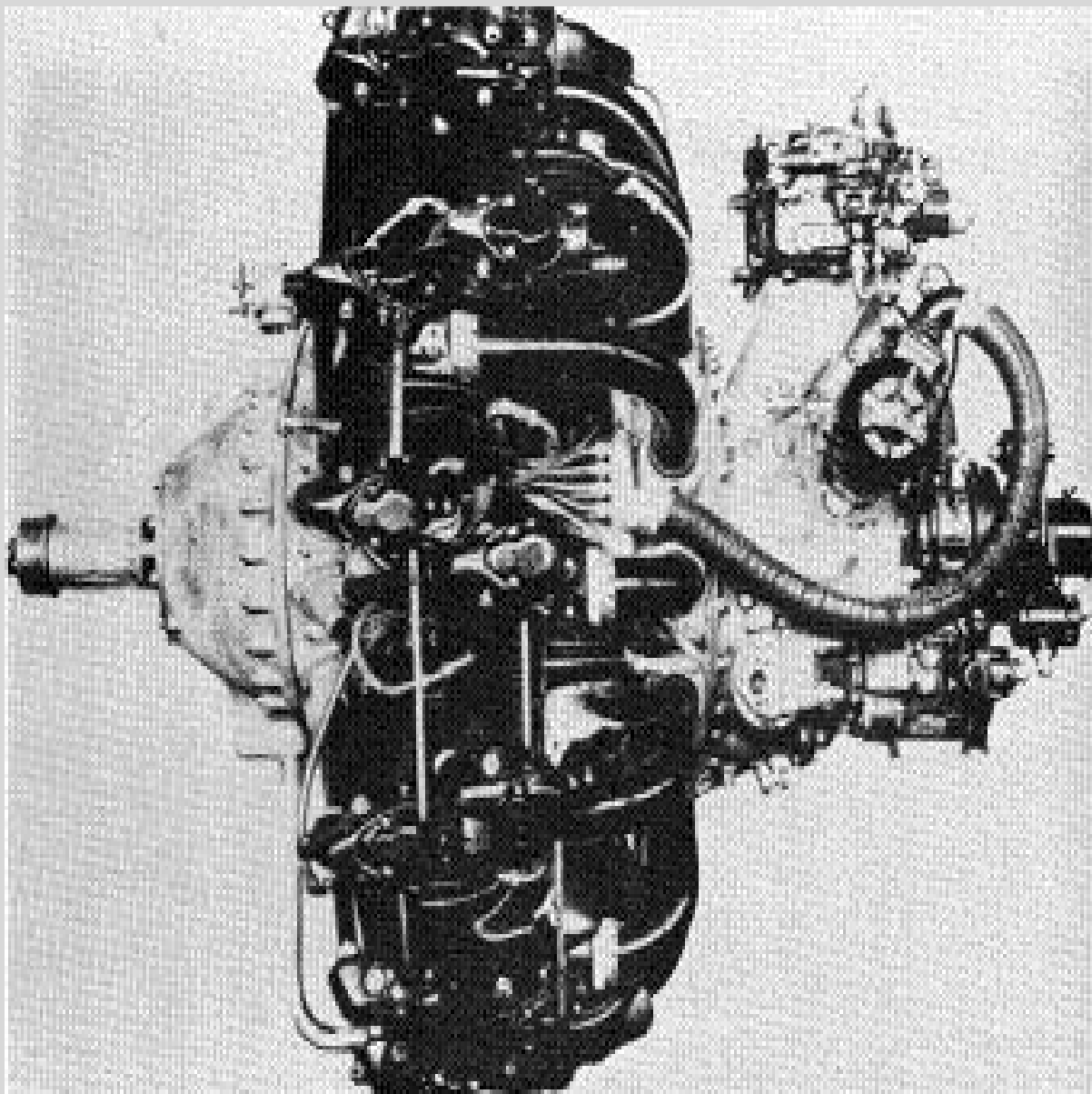
Nom de l'avion : Nakajima B6N-2 Tenzan Jill

Type d'avion : Bombardier-torpilleur embarqué monomoteur triplace

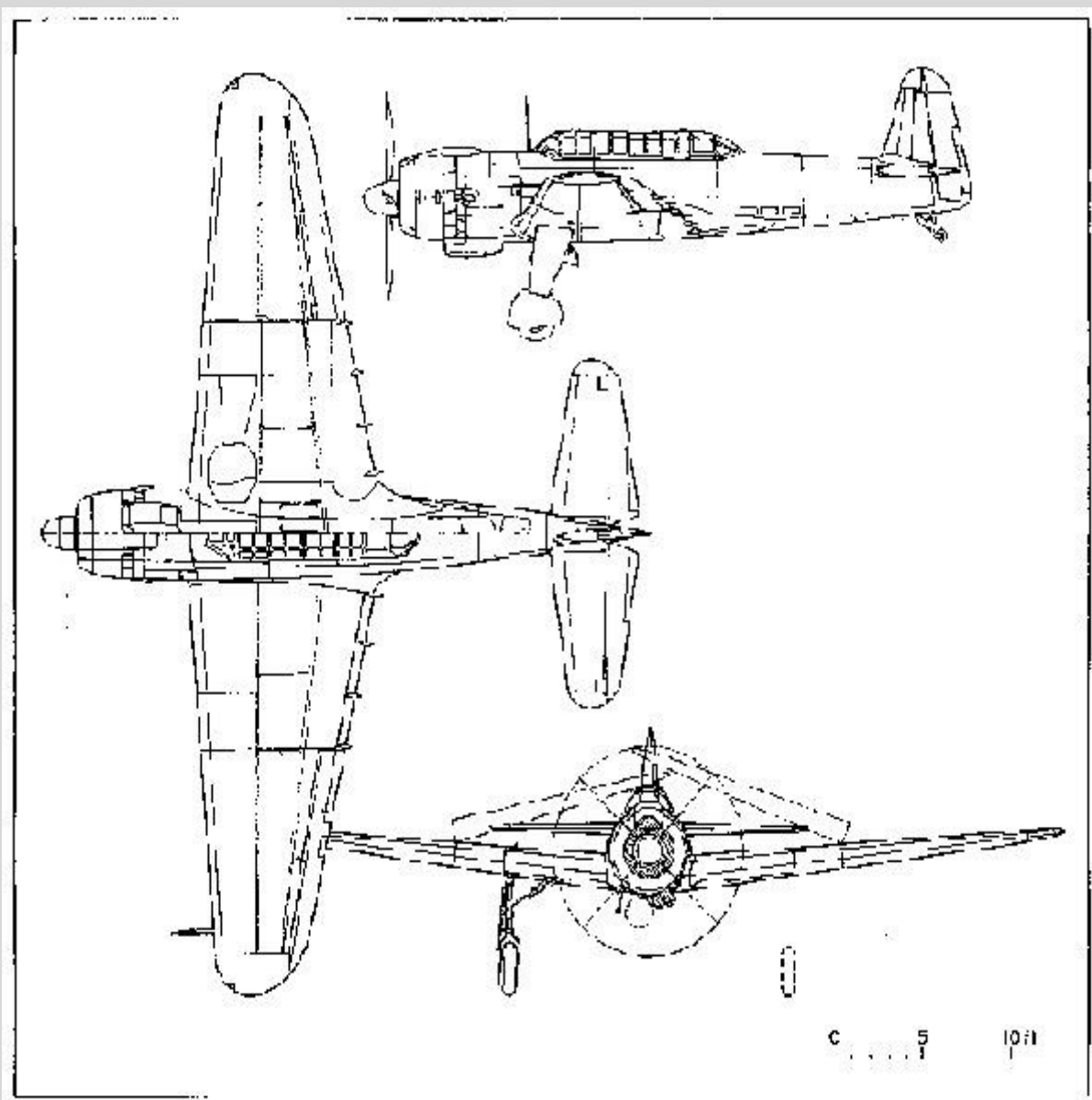


MOTORISATION

Mitsubishi MK4T Kasei 25



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 2 de 13 mm
ou 1 mitrailleuse lourde de 13 mm et 1 mitrailleuse Type 92 de 7,7 mm
800 kg de bombes ou 1 torpille



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 480 km/h à 4900 m

Vitesse croisière= 335 km/h à 4000 m

Plafond pratique= 9040 m

Rayon action= norm:3045 km - maxi: 6090 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
14,90 m	10,85 m	3,80 m	37,20 m ²

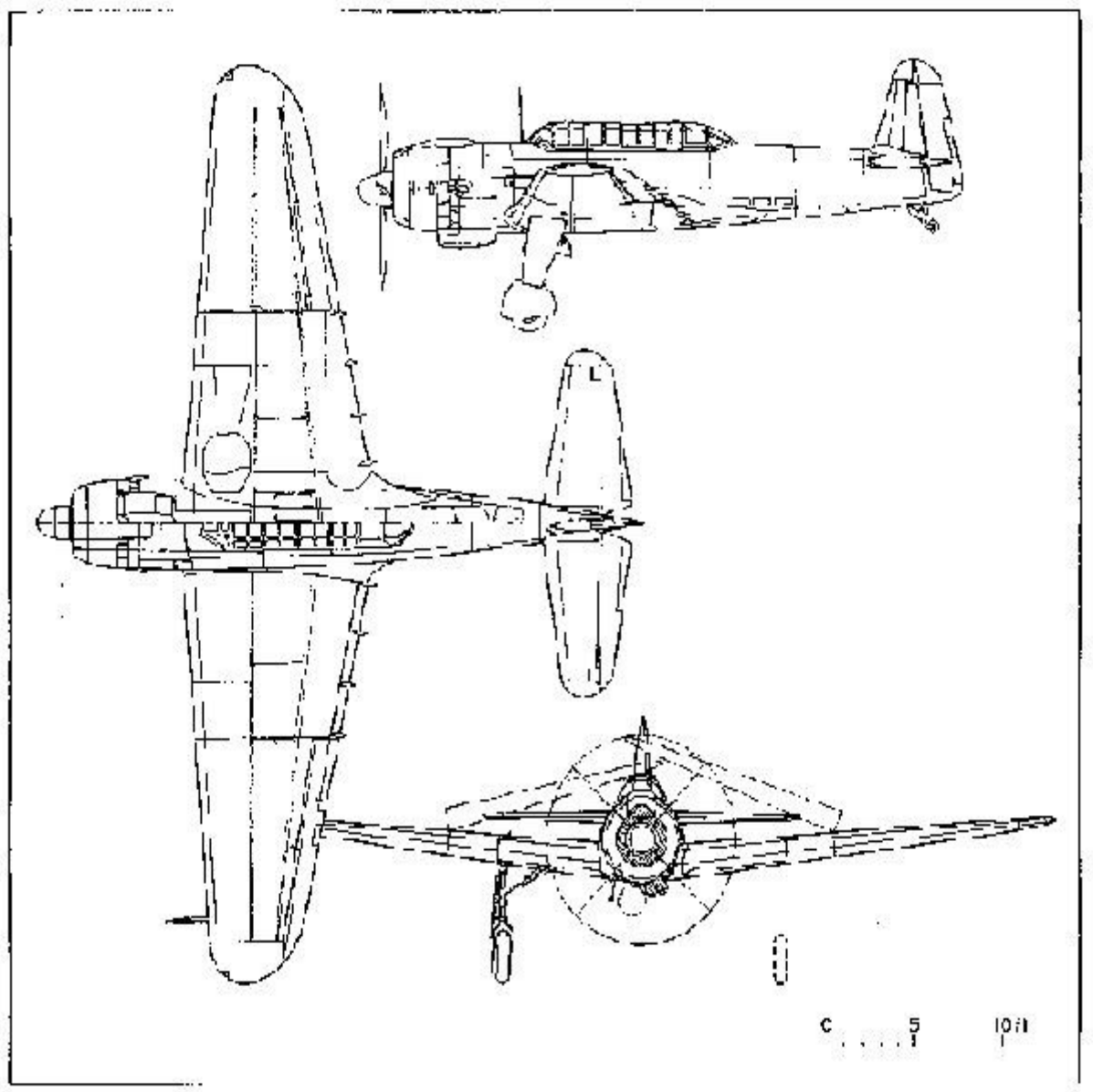


B6N2 Model 12 nr Ke-348 z Genzan Kokutai (drugiego),
1945 rok.

B6N2 Model 12 Ke-348 from Genzan Kokutai (2nd), 1945.

MASSES

Vide	Charge	Maximale
3010 kg	0 kg	5650 kg



C 5 1011

HISTOIRE

En 1939, l'avion torpilleur standard de la marine impériale japonaise était le Nakajima B5N, entré en service actif depuis à peine un an. Mais les Japonais étaient prévoyants et voulaient poursuivre la conception de nouveaux appareils sitôt les premiers entrés en opération. Dans la mesure où la marine était satisfaite du B5N, les autorités navales décidèrent logiquement de demander à son constructeur de lui trouver un successeur. Les spécifications requises furent envoyées à Nakajima en décembre 1939. Les ingénieurs de la firme devaient proposer un modèle de conception similaire au B5N mais plus rapide (460 km/h en pointe, 370 km/h en vitesse de croisière), plus endurant (1 900 kilomètres avec sa charge militaire, un peu plus de 3 800 avec) et toujours capable d'emporter une torpille ou son équivalent en bombes. Il devait en outre être de taille réduite afin de pouvoir utiliser les ascenseurs des porte-avions déjà en service. Enfin, le choix de la motorisation devait se porter sur le Mitsubishi Kasei, un bloc moteur déjà en service sur plusieurs types d'avions et d'hydravions en service dans la marine. L'ingénieur Kenichi Matsumura fut chargé de la conception du futur appareil. Lui et son équipe respectèrent globalement le cahier des charges mais ne retinrent pas le moteur proposé, lui préférant le Nakajima NK7A Mamoru 11, un moteur en étoile de quatorze cylindres à refroidissement par air, développant 1 800 ch. Ce dernier avait non seulement l'avantage d'être produit par Nakajima mais semblait plus prometteur et plus économe en carburant. Il fut donc intégré au premier prototype qui put effectuer son vol initial le 14 mars 1941. S'en suivit une période de tests sévères qui mirent en exergue différents problèmes significatifs. En vol, le nouvel avion se révéla très instable et sujet à d'importantes vibrations, le moteur et son hélice quadripale occasionnant un fort effet de couple. Il fallut réduire la taille de la dérive arrière et à la décaler latéralement pour compenser cet effet. Il fallut ensuite procéder à des modifications sur le moteur lui-même, dont les performances n'étaient pas encore jugées suffisantes, puis sur la crose d'appontage qui dut être renforcée. Enfin, il fallut tester l'appareil à bord de porte-avions pour vérifier son comportement en opérations, ce qui fut débuté à la fin de l'année 1942. Ce long processus prit presque deux années. Au début de 1943, la marine fit savoir qu'elle acceptait le nouvel appareil, désigné Nakajima B6N Tenzan (avion d'attaque embarqué de la marine modèle 11). Les Alliés lui attribuèrent le nom de code Jill. Le B6N se présentait comme une évolution du B5N original. Comme lui, il s'agissait d'un appareil monoplane de construction métallique, avec une voilure montée en position basse et un train d'atterrissage entièrement escamotable. Il s'en distinguait cependant par son curieux gouvernail à pente inversée. Les ailes, dotées de volets Fowler pour réduire la vitesse d'appontage, pouvaient être pliées, réduisant leur envergure à environ 6,3 mètres au lieu de 14,9 mètres en temps normal. Les trois membres d'équipage (le pilote, l'observateur faisant aussi office de navigateur et de bombardier, l'opérateur radio servant aussi de mitrailleur) prenaient place sous une grande verrière toute en longueur offrant une excellente visibilité tous azimuts. La fiabilité du moteur Mamoru n'étant pas considérée comme satisfaisante, la marine impériale finit par exiger l'installation du Mitsubishi Kasei. Les cent trente-trois premiers exemplaires produits reçurent la désignation B6N1. Ceux équipés du Kasei furent baptisés B6N2 (avion d'attaque embarqué de la marine modèle 12) : ils se distinguaient des premiers par une longueur légèrement supérieure (afin de maintenir le centre de gravité et quelques aménagements mineurs sur les échappements ou les réservoirs d'huile. Ils différenciaient aussi des B6N1 par le remplacement partiel de leur armement de bord. Initialement protégés par deux mitrailleuses calibre 7,7 mm, l'une à l'arrière du poste de pilotage et l'autre pouvant tirer vers le bas de l'appareil par le biais d'une trappe amovible, les B6N reçurent dans leur seconde version une mitrailleuse calibre 13 mm à l'arrière. En revanche, les deux types furent tous deux en mesure de porter une torpille de 800 kilos ou une charge équivalente de bombes. Les premiers B6N engagés au combat

furent les quarante appareils déployés à Rabaul en novembre 1943 pour participer aux opérations contre la flotte américaine stationnée à Bougainville dans les îles Salomon : seuls six des quarante exemplaires survécurent aux trois attaques menées les 5, 8 et 11 novembre. En juin 1944, la bataille de la mer des Philippines fut un désastre pour la flotte japonaise. Engagés contre des navires américains disposant de puissantes défenses antiaériennes et avertis à l'avance des raids par leurs radars, les B6N durent aussi faire face à des écrans de chasseurs américains nombreux et déterminés sans disposer eux-mêmes d'une couverture. Beaucoup furent abattus en vol avant même d'avoir pu se mettre en position de larguer leurs torpilles. Parmi les rares bombardiers survivants, beaucoup furent coulés avec leurs porte-avions durant les affrontements qui suivirent. Le scénario se répéta durant la bataille du golfe de Leyte (23 au 26 octobre 1944). Face à la perte de la quasi-totalité de ses porte-avions, la marine n'avait plus comme possibilité de que déployer ses appareils à terre. Les B6N2 encore en service servirent alors à la défense des îles japonaises, servant à l'occasion d'avions-suicide (notamment durant la bataille d'Okinawa (avril-juin 1945). Malgré le manque de carburant et d'équipages qualifiés, la production se poursuivit jusqu'en août 1945, atteignant un total de 1 268 exemplaires. Au moins l'un des survivants fut transféré aux États-Unis pour y être évalué. Il est possible qu'il s'agisse de l'unique exemplaire encore attesté, stocké dans les réserves du National Air Museum de Washington. On connaît trois versions du B6N. Outre le B6N1 et B6N2, Nakajima avait entrepris le développement du B6N3, une variante prévue pour être basée à terre, dépourvue de crose d'appontage et pourvue d'une verrière et d'un système de refroidissement du moteur légèrement modifié. Seuls deux prototypes (des B6N2 modifiés) furent construits et ne donnèrent pas lieu à une production en série. Certains B6N2 auraient en outre été équipés d'un équipement radar pour mener des missions d'attaque de nuit.

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/b6n2.htm>

