



Choix d'un appareil ▼

## - Introduction

### - Histoire de l'Aviation

- Belles Photos Avions
- Les plus beaux avions
- Les profils

### - Avions 14-18

- Attaques
- Chasseurs
- Ballons
- Bombardiers
- Hélicos
- Maritime
- Autres
- Planeurs
- Reco.Transp.Entrain.
- Spéciaux

### - Avions 39-45

- Attaques
- Chasseurs
- Bombardiers
- Hélicos
- Maritime
- Autres
- Planeurs
- Reco.Transp.Entrain.
- Spéciaux

### - Les Hommes

- As 14-18
- As 39-45
- Les Avionneurs
- Les Exploits
- Les Figures

### - Divers

- Cocardes
- Décorations
- Emblèmes
- Grades

### - Guerres mondiales

- Guerre 14-18
- Guerre 39-45

### - Bataille d'Angleterre

- Une période décisive
- Les Avions



# - Manshu Ki.98 -



[Attaque 39-45](#)



**Manshu Ki.98**  
Unité: inconnue  
Série: inconnue  
prototype inachevé (prévu pour la fin de l'automne 1945)

## Manshu Ki.98

Prototype expérimental japonais.

### Histoire

Compte tenu du fait que le prototype sera fabriqué dans une usine de Mukadenu, la fin de la guerre, l'usine locale en 1944 a été bombardée et en plus il y avait l'Armée rouge, pas grand-chose sur ce type de données précises. Il est certain que la guerre n'était pas encore terminée, la coque a été montée et le fuselage a, elle aussi pas terminée

Toutes les performances sont calculées et la plage de données peuvent être obtenues dans trois différentes valeurs de + / - 500 mm. Cela est probablement dû au fait que Mansyu Ki-98 était à l'origine être le combat de combattant et a plus tard été changé afin de déterminer son combat altitude.

Les travaux sur le projet a commencé machines de combat vv en 1943, l'avion a été conçu comme un moyen dvoutrupý la nacelle, qui était d'assurer l'installation facile velkorážního Ho-201 de canon, et plus tard 203 et Ho-Ho-204 fusils et deux canons de 37 mm Ho -5 à 20 mm de calibre.

À la fin de la nacelle et le moteur entraînant une hélice propulsive. The largest diameter of the central nacelle was 1450 mm. Le plus grand diamètre de la nacelle centrale était de 1450 mm. Le moteur était à l'origine Mitsubishi Ha-211-III forcé en fournissant le ventilateur, le moteur a été changé plus tard en H-211-Ru, qui devrait fournir de l'électricité à des altitudes plus élevées.

Cockpit d'être sous pression à l'entrée et de sortie d'origine, il était possible de laurier train derrière la roue avant, sortie de secours aurait été la tâche très dangereux.

L'avion était en 1944, en soufflant dans le tunnel de vent dans Rikugun Kokugijutsu Kenkyusho, et cette année a été changé aussi déterminer le chasseur d'altitude. Les contemporains de l'avion devrait être Tachikawa Ki-94 et navale Mitsubishi J4M Senden .

Altitude chasse Manshu Ki-98 a été entièrement métallique et a un design intéressant, mais malheureusement, n'a jamais été terminée, à gauche stade du prototype inachevé, c'est une honte, car une comparaison avec les combattants alliés serait certainement intéressant.

Les travaux sur le projet, Ki-98 a commencé en 1943 comme déjà mentionné ci-dessus auteur, dans une usine de Manshu Mukadenu, un projet appelé Kokoda Sentoki Shisaku propres (chasseur de haute altitude) a été achevée en Octobre 1944.

A cette époque, était aussi un fuselage maquette en bois. Des plans ont été que, malgré le retard devrait être le premier prototype du Ki-98 est complété parfois entre l'été et l'automne de 1945.

Mais d'autres retards causés par un raid aérien à l'usine de Mukadenu, exécuté Juillet 12, 1944 bombardiers américains B-29. Au début d'août 1945, juste avant la fin de la guerre, a été effectivement achevée juste panneaux d'aile et l'assemblage du fuselage a eu lieu.

Après l'ouverture de l'offensive soviétique en Mandchourie étaient parfois à partir d'août 1945, tous les plans de production ont construit une des pièces d'avion et les avions, avec une usine de composants personnel brûlé à tomber dans des mains ennemies.

Il est intéressant de noter que, comme auteur de l'article ci-dessus mentionne, de sortie et d'entrée dans cet avion. Et la plupart de ses congés d'urgence. En cas d'urgence quitter l'avion, le pilote avait pour éjecter le premier châssis, et alors seulement avec un parachute rampe du train d'atterrissage de l'arbre de roue avant.

Cette méthode semblait très compliqué et peu pratique, et peut-être aussi parce que ce dernier était considéré comme une autre forme de sortie de secours de l'avion (après avoir prétendument abandon de la canopée).

## Caractéristiques Techniques

<b>Type</b>	Chasseur d'attaque
<b>Moteur</b>	1 moteur Mitsubishi Ha-211 Ru-(H-43-11), de 2 200 ch 18-cylindres turbocompressé
<b>Armement</b>	1 canon 204- de 37 mm, 2 canons Ho-5 de 20 mm
<b>Vitesse maximale</b>	710 km/h
<b>Vitesse de croisière</b>	500 km/h
<b>Vitesse ascensionnelle</b>	5 000 m en 5 mn 30 s
<b>Plafond pratique</b>	12 000 m
<b>Autonomie</b>	1 000 km
<b>Poids</b>	3 500 kg à vide, 4 500 kg en charge
<b>Envergure</b>	11,26 m
<b>Longueur</b>	11,40 m
<b>Hauteur</b>	4,30 m

**Surface alaire**  
**Equipage**

24,00 m<sup>2</sup>  
1

---



---

Attaque 39-45

Fan d'avions © 16 Mai, 2001