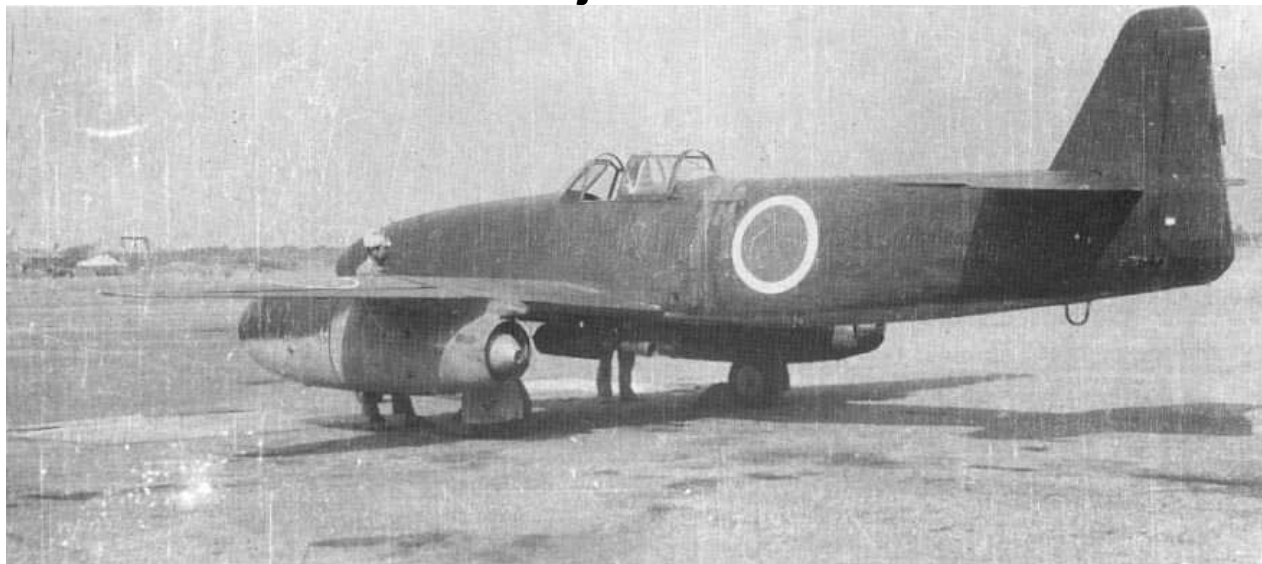




Nakajima Kikka



AIC = 6.011.226X.10.11/18

Entwicklungsgeschichte:

Nachdem der japanische Militärattaché in Deutschland 1944 die Erprobung der Messerschmitt Me 262 gesehen hatte, wurde Nakajima Hikōki mit der Entwicklung eines vergleichbaren Flugzeuges als Schnellbomber beauftragt. Die Spezifikationen enthielten unter anderem die Forderung, dass das Flugzeug weitestgehend von ungelerten Kräften gebaut werden konnte und dass die Tragflächen klappbar sein sollten. Letztere Forderung sollte eine verborgene Unterbringung in Höhlen und Tunneln ermöglichen, da die japanische Marine sich bereits auf die Verteidigung der heimatischen Inseln vorbereitete. Die Konstrukteure Kazuo Ohno und Kenichi Matsumura von Nakajima gestalteten daraufhin ein Flugzeug, das der Me 262 ähnelte.

Ursprünglich sollte die Kikka von einem Tsu-11-Triebwerk angetrieben werden – einem nicht sehr weit entwickelten Triebwerk, das nicht viel mehr als ein Rotor mit einem Nachbrenner war. Nachfolgende Entwürfe wurden um ein Ne-10-(TR-10)-Zentrifugalfluss-Strahltriebwerk und ein Ne-12 (Ne-10 mit zusätzlichem vierstufigen Axialkompressor) gestaltet. Versuche mit diesem Triebwerk zeigten bald, dass dieses Triebwerk nicht einmal annähernd die Leistung erreichte, um das Flugzeug anzutreiben. Das Projekt wurde daraufhin vorerst eingestellt. Später wurde entschieden, ein neues Axialfluss-Triebwerk auf Basis des deutschen BMW 003 zu bauen. Die Entwicklung gestaltete sich schwierig, da als Grundlage nicht viel mehr als Fotos und eine Schnittzeichnung zur Verfügung standen. Doch schließlich konnte mit dem Ne-20 von Ishikawajima endlich ein geeignetes Triebwerk gebaut werden.

Im Sommer 1945, als der Krieg in Europa bereits beendet war, machte das Kikka-Projekt weitere Fortschritte, während die japanische Marine aufgrund der sich verschlechternden Kriegslage den Einsatzzweck des Flugzeuges zu einem „Spezial-Angriffsflugzeug“ änderte – einer Bezeichnung, die für Kamikaze-Waffen verwendet wurde.

Verglichen mit der Me 262 war die Kikka deutlich kleiner und konventioneller in der Auslegung. An Stelle der gepfeilten Flügel und Steuerflächen wurden gerade Flächen verwendet. Der charakteristische, dreieckige Rumpfqerschnitt der Me 262 war aufgrund der kleineren Treibstofftanks weniger ausgeprägt. Das Hauptfahrwerk wurde von der Mitsubishi A6M Zero, das Bugrad vom Bomber Yokosuka P1Y übernommen. Ein anderes Projekt, das der Me 262 sehr viel mehr ähnelte, war unter der Bezeichnung Ki-201 „Karyū“ geplant.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzien*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 2

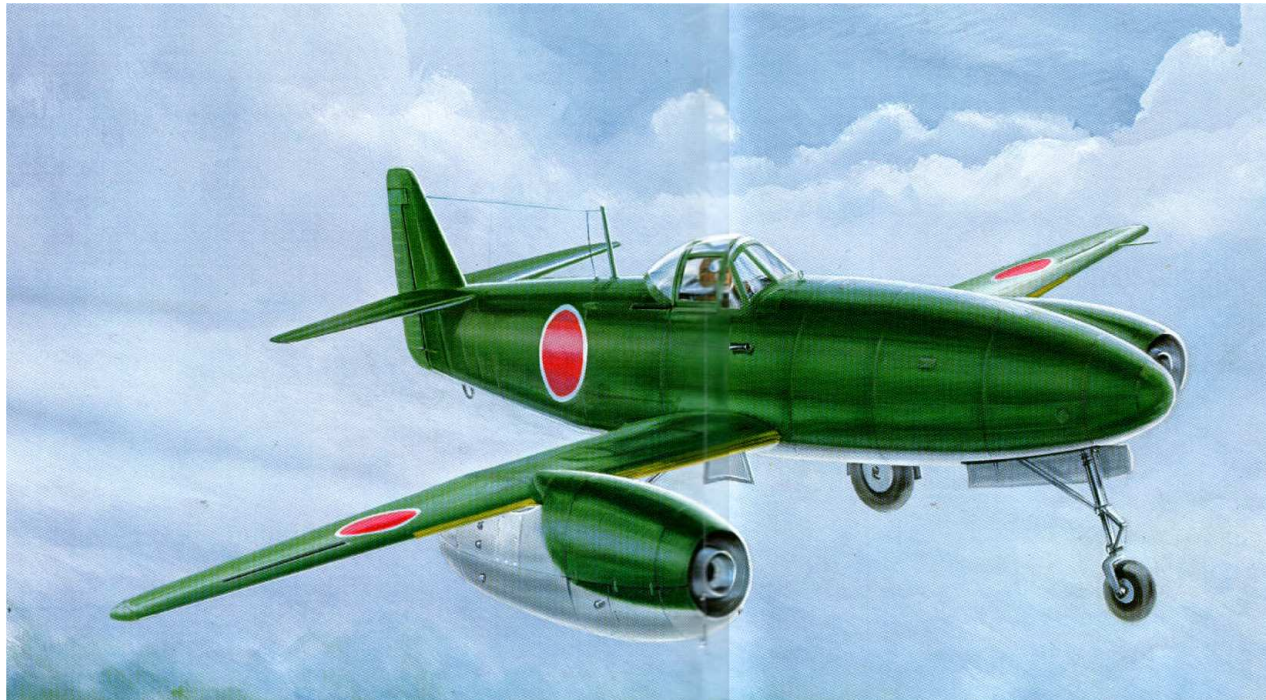
Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

Der erste Prototyp wurde bei Nakajima am 30. Juni 1945 ersten Versuchen am Boden unterzogen. Im folgenden Monat wurde er demontiert und zum Kisarazu-Marineflugplatz gebracht, wo er wieder zusammengebaut und für die Flugerprobung vorbereitet wurde. Der Erstflug wurde am 7. August 1945 durch Susumu Takaoka durchgeführt. Das Flugzeug zeigte während eines 20-minütigen Erprobungsflugs zufriedenstellende Leistungen, die benötigte Startstrecke wurde jedoch bemängelt. Für einen zweiten Probeflug, vier Tage später, wurden zusätzliche Starthilfsraketen angebracht. Da aber die Ausrichtung dieser Raketen falsch berechnet worden war, glaubte der Pilot irrtümlich, die Raketen hätten nicht gezündet und schaltete die Haupttriebwerke ab. Daraufhin konnte das Flugzeug nicht abheben, rollte über das Ende der Startbahn hinaus und wurde dadurch beschädigt. Japan kapitulierte, noch bevor das Flugzeug repariert werden konnte.

Zu dieser Zeit war der zweite Prototyp fast fertig sowie weitere 18 bis 25 Flugzeuge im Bau. Einer davon war ein zweisitziges Schulflugzeug. Weitere vorgesehene Versionen waren unter anderem ein Aufklärer und ein Jagdflugzeug mit zwei 30-mm-Kanonen. Diese sollten mit Weiterentwicklungen des Ne-20 angetrieben werden: dem Ne-130 und dem Ne-330.

Nakajima entwickelte mehrere Varianten der „Kikka“. Nach dem Krieg wurde eine „Kikka“ in die USA gebracht, die heute im National Air and Space Museum steht. Dieses Flugzeug ist unvollständig und besteht vermutlich aus Teilen mehrerer seinerzeit noch im Bau befindlicher Maschinen. Die Maschine ist grün gespritzt. Diese Farbe wurde ursprünglich als Korrosionsschutz für den Seetransport nach den USA aufgebracht. Es gibt keinen Hinweis, dass die in Japan geflogene Kikka auch grün war. Teilweise wird rotbraun angegeben.



Einsatzzweck	Jagdflugzeug/Bomber	Max. Startgewicht	4,088 kg
Besatzung	1 Pilot	Triebwerk	2x Ne-20 Strahltriebwerke
Länge	8.13 m	Schubkraft	je 2,094 kp
Spannweite	10.00 m	Höchstgeschwindigkeit	695 km/h
Höhe	2.95 m	Reichweite	937 km
Fläche	13.2 m ²	Gipfelhöhe	12,303 m
Leer	2,300 kg	Steigrate	387 m/min
Beladen	3,507 kg	Bomben	1 x 250 kg, 500 kg, oder 1,000 kg



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Frühjahr 2014 - Seite 3

**Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt
und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen.**

Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

