

Nakajima Ki-44 II Hei (Modell II c) „Shoki“ („Shoki“ ist eine mythologische taoistische Tempelgöttheit)

Das Original:

Die Entwicklungsarbeiten an der Nakajima Ki-44 begannen kurz nach Ausbringung des Musters Ki-43. Gemäß Anforderungen sollte das Flugzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 600 km/h, eine Steigleistung von 4.000 m in weniger als 5 Minuten sowie eine Bewaffnung aus zwei 7,7 mm-Maschinengewehren und zwei schweren 12,7 mm-Maschinengewehren haben. Die Manövrierfähigkeit war gegenüber einer hohen Horizontalgeschwindigkeit und einer großen Steigrate zweitrangig und bedeutete eine Abkehr von japanischen Standards im Jagdflugzeugbau, da auch selbstdichtende Treibstofftanks und Panzerschutz für den Piloten eingebaut wurden. Um die Anforderungen zu erfüllen, wurde ein starker Flugmotor, der eigentlich für Bomber gedacht war, in einen sehr kleinen Rumpf eingebaut. Weiter wurde eine Tragfläche mit kurzer Spannweite und einer kleinen Oberfläche von 15 m² gewählt, die ebenfalls mit den „Butterfly-Combat-Flaps“ der Ki-43 ausgestattet wurde, um im Luftkampf die Kontrollfähigkeit und die Steigleistung zu verbessern sowie ein deutlich engeres Kurven zu ermöglichen. Im August 1940 flog die erste Maschine.

Die Erprobung der Prototypen und Vorserienmaschinen fand zwischen September 1941 und Mai 1942 in Südchina bei einem Versuchsverband statt, der in die 47. Unabhängige Jagdgruppe (47th Dokuritsu Dai Shijugo Chutai) umbenannt wurde. Produziert wurden die Serien-Flugzeuge ab Januar 1942 im Nakajima-Werk in Ota. Die ersten Serienmaschinen vom Typ Ki-44 I besaßen als Antrieb einen 14-Zylinder-Nakajima-Doppelsternmotor mit 1250 PS, der einen Dreiblattpropeller antrieb und als äußeres Merkmal ein Zielfernrohr anstelle eines Reflexvisiers besaß. Das Modell I a war mit zwei 7,7 mm-Maschinengewehren sowie zwei 12,7 mm-Maschinengewehren bewaffnet. Das Modell I b besaß dagegen vier 12,7 mm-Maschinengewehre und der Ölkühler wurde von seiner Position innerhalb der Motorhaube nun nach außen und unterhalb der Motorverkleidung versetzt. Das Modell I c unterschied sich nur durch geänderte Fahrwerksrestabdeckungen, die von den Fahrwerksbeinen an den Rumpf verlegt wurden. Insgesamt wurden aber nur 40 Flugzeuge des Modells Ki-44 I gebaut.

In der Ki-44 II, ab August 1942 produziert, wurde ein stärkerer Motor mit 1.450 PS eingebaut, um die Höchstgeschwindigkeit und die Steigrate zu verbessern. Das Modell II a besaß eine Bewaffnung aus zwei 7,7 mm- sowie zwei schweren 12,7 mm-Maschinengewehren. Das Modell II b unterschied sich nur durch eine Bewaffnung aus vier 12,7 mm-Maschinengewehren und ging als erstes Modell in die Massenproduktion. Einige Maschinen des Modells II b wurden zur Bekämpfung schwerer amerikanischer Bomber vom Typ B-29 in der Tragfläche mit zwei 40 mm-Kanonen und je 10 Granaten ausgerüstet. Die 40 mm-Kanone war eine leichte und kompakte Waffe, aber die Granaten hatten eine geringe Mündungsgeschwindigkeit, wodurch die effektive Kampffernung bei nur 135 m lag. Aber ein einziger Treffer konnte genügen, um eine B-29 zu zerstören. Das Modell II c unterschied sich durch ein erstmals eingebautes Reflexvisier und einige Maschinen wurden anstelle der Tragflächen-Maschinengewehre nun mit zwei 37 mm-Kanonen ausgestattet, deren wirksame Kampffernung mit 900 m deutlich außerhalb der Abwehrbewaffnung der amerikanischen Bomber lag. Das Modell II Kai besaß anstelle der Abgassammler nun individuelle Auspuffstutzen, um die Motorabgase in zusätzlichen Schub umzusetzen.

Als letzte Variante sollte ab Juni 1943 das Modell III hergestellt werden, das jetzt einen 18-Zylinder Doppelstern-Motor von Nakajima mit 2.000 PS und individuelle Auspuffstutzen bekam. Weiter wurde nun ein Vierblattpropeller eingesetzt. Um die Start- und Landeeigenschaften sowie die Höhenleistung zu verbessern, sollte jetzt ein Flügel mit größerer Spannweite und einer Oberfläche von 19 m² verwendet und auch das Höhenruder vergrößert werden. Beim Modell III a war eine Bewaffnung aus vier 20 mm-Kanonen und beim Modell III b aus zwei 20 mm-Kanonen und zwei 37 mm-Kanonen vorgesehen. Es wurden aber nur noch relativ wenige Maschinen des Modells III gebaut, da die Produktion der Ki-44 im Dezember 1944 eingestellt und die Maschine durch das deutlich leistungsfähigere Nachfolgemodell Ki-84, ebenfalls von Nakajima, ersetzt wurde. Insgesamt wurden 1.225 Exemplare der Nakajima Ki-44 hergestellt.

Das Flugzeug diente in der japanischen Armee-Luftwaffe in China, Malaysia, Burma und Sumatra - hier zur Verteidigung der wichtigen Ölfelder von Palembang - und später in der Luftverteidigung des japanischen Mutterlandes. Diese Maschinen wurden bei 8 Jagdgeschwadern, einer unabhängigen Jagdgruppe sowie in Flugschulen eingesetzt. Während alle anderen japanischen Jagdflugzeuge als Code-Bezeichnung männliche Vornamen aus der angloamerikanischen Sprache bekamen (z. B. Ki-43 „Oscar“), erhielt die Ki-44 als einziges japanisches Jagdflugzeug als alliierte Code-Bezeichnung respektvoll den japanischen Namen „Tojo“. Zu Anfang waren die Ki-44 bei älteren und erfahreneren Flugzeugführern aufgrund der hohen Landegeschwindigkeit und der geringeren Manövrierfähigkeiten unbeliebt. Aber jüngere Piloten, denen die Erfahrungen auf früheren Mustern fehlten, lernten die Vorzüge der schnellen Steigrate, der hohen Sturzgeschwindigkeit und der starken Bewaffnung schätzen.

Als das XX. und XXI. U.S.-Bomberkommando mit ihrer Luftoffensive gegen das japanische Mutterland begannen, hatte die japanische Armee-Luftwaffe (JAAF) nur die Nakajima Ki-44 II als Abfangjäger im Bestand. Sie erreichte eine Höhe von 5.000 m in nur 4:17 Minuten und war das am schnellsten steigende japanische Jagdflugzeug. Am Ende des Krieges wurden sie durch leistungsstärkere Muster ersetzt und nur noch bei drei Jagdgeschwadern verwendet. Dort wurden innerhalb jeder Gruppe sog. „Shinten-Seikutai“-Einheiten (jap. etwa: „den Himmel erschütternd“) aus zunächst vier und später acht Flugzeugen gebildet, deren Piloten mit modifizierten Maschinen (unbewaffnet und ohne Panzerschutz) für Rammangriffe auf Bomber vom Typ B-29 ausgebildet waren. Piloten, die durch einen Rammangriff eine B-29 zerstörten, den Einsatz überlebten und ihr Flugzeug auch noch sicher landen konnten, wurden zu Nationalhelden. Für die Vernichtung mehrerer B-29 - durch Abschuss oder Rammen - wurde die höchste japanische Tapferkeitsauszeichnung, der „Bukosho“, verliehen.

Ein anderer Nutzer der Ki-44 während des Krieges waren die Luftstreitkräfte des mandschurischen Kaiserreichs (Manchoukuo Air Corps), eine von Japan eingesetzte Marionetten-Regierung in der nordostchinesischen Mandschurei, die als einziger Betreiber außerhalb Japans einige wenige Maschinen erhalten hatten. Nach dem Krieg wurden die einzelnen in China beschädigt zurückgelassenen oder intakt erbeuteten Flugzeuge von den Nationalchinesen (Kuomintang) unter Tschiang Kai Schek wiederinstandgesetzt und im chinesischen Bürgerkrieg noch zeitweilig gegen die chinesische rote Armee eingesetzt. Obwohl deutlich über eintausend Maschinen produziert wurden und mindestens ein Exemplar dieses Flugzeugs nach dem Krieg als Beutemaschine in die USA gelangte und dort auch getestet wurde, ist heute keine einzige Maschine dieses interessanten Flugzeugs der Nachwelt erhalten geblieben.

Technische Daten und Leistungen der Nakajima Ki-44 II c:

Spannweite Tragfläche:	9.450 mm
Spannweite Höhenleitwerk:	3.500 mm
Länge:	8.785 mm
Höhe:	3.248 mm
Spurweite Hauptfahrwerk:	3.000 mm
Luftschraubendurchmesser:	3.000 mm
Flügelfläche:	15,000 m ²
Leergewicht/Leermasse:	2.106 kg
Abfluggewicht/Startmasse:	2.998 kg
Höchstgeschwindigkeit:	617 km/h in 5.300 m
Reisegeschwindigkeit:	400 km/h in 4.000 m
Dienstgipfelhöhe:	11.200 m
Reichweite:	1.296 km ohne 1.690 km mit 2 x 130 l Zusatz tanks
Steigleistung:	5.000 m in 4:17 Min.
Tankinhalt:	485 l intern und 745 l mit 2 Zusatz tanks
Motor:	Luftgekühlter 14-Zylinder-Doppelsternmotor von Nakajima (Ha-109)
Startleistung:	1.520 PS
Bewaffnung:	4 x 12,7 mm schwere Maschinengewehre (Ho-103)

Tarnung und Markierung des Flugzeugs:

Die Maschine ist werksmäßig in Natur-Metall belassen und wurde nur mit den japanischen Hoheitsabzeichen (Hinomarus), den gelben Erkennungsstreifen an den Tragflächenvorderkanten sowie dem schwarzen Blendschutz auf der Motorhaube versehen und ausgeliefert. Beim 70th Sentai sind die Geschwader- und Gruppenmarkierungen sowie die taktische Zahl „2“ aufgebracht worden. Später folgten als persönliche Abzeichen des Piloten die Abschussmarkierungen. Für jeden bezwungenen Bomber vom Typ B-29 wurde ein grauer Adler mit ausgebreiteten Schwingen unterhalb des Cockpits angebracht und mit der Beschriftung „B-29“ versehen. Die weißen umlaufenden Bänder unter den roten Hoheitsabzeichen auf dem Rumpf und den Tragflächen weisen das Flugzeug als eine Maschine der Heimatluftverteidigung aus.

Der Pilot:

Makoto Ogawa wurde 1917 in der Präfektur Shizuoka geboren. Er trat 1937 dem 7. Luftregiment in Hamamatsu bei und sollte Bomberpilot werden, wurde aber aufgrund seiner angriffslustigen Flugweise zu den Jagdfliegern versetzt. Im August 1938 schloss er die Luftfahrtschule ab und wurde als Fluglehrer eingesetzt. Ende 1941 wurde er zu einer Fronteinheit, dem 70th Sentai, versetzt. In den ersten drei Jahren des Krieges übernahm dieses Jagdgeschwader die Luftverteidigung der nördlichen Mandschurei, wurde aber im Herbst 1944 nach Japan zurückbeordert, um Tokio bis zum Kriegsende zu verteidigen. Dazu wurde die Einheit nun auch mit Nakajima Ki-84 ausgerüstet.

Nach mehr als 7 Einsatzjahren als Pilot hatte Makoto Ogawa ein hohes Maß an Perfektion erworben und galt als einer der besten japanischen Jagdflieger des Kaiserlichen Heeres in den letzten Monaten des Krieges. Bei nächtlichen Einsätzen gegen schwere amerikanische Bomber vom Typ B-29 favorisierte er den Frontalangriff auf die einfliegenden Maschinen und bei Tageinsätzen attackierte er feindliche Bomber bevorzugt von unten, sobald diese ihren Angriff begannen. Makoto Ogawa war einer der erfolgreichsten Piloten seiner Einheit gegen schwere Bomber. Er bezwang 7 amerikanische Langstreckenbomber vom Typ B-29 und 2 Begleitjäger vom Typ P-51 „Mustang“. Er wurde am 09.07.1945 mit dem „Bukosho“, dem höchsten japanischen Tapferkeitsorden, für seine Erfolge gegen B-29-Bomber ausgezeichnet und zum Second Lieutenant befördert.

Das abgebildete Flugzeug wurde im Juni 1945 von Warrant Officer Makoto Ogawa in der 3rd Chutai des 70th Sentai (3. Gruppe des 70. Geschwaders) vom Flugplatz Kashiwa in Japan zur Heimatluftverteidigung geflogen. Der Verbleib des dargestellten Flugzeugs ist nicht bekannt. Makoto Ogawa überlebte den Krieg und war später als Geschäftsmann in Tokio tätig.

Das Modell:

Bausatz:	Hasegawa
Maßstab:	1/32
Bauteile:	ca. 136 (Kunststoff, Messing, Drahtstifte und Fäden)
Bauzeit:	etwa 69 Stunden an 46 Bautagen
Bauzeitraum:	vom 05.12.2018 bis zum 27.01.2019