



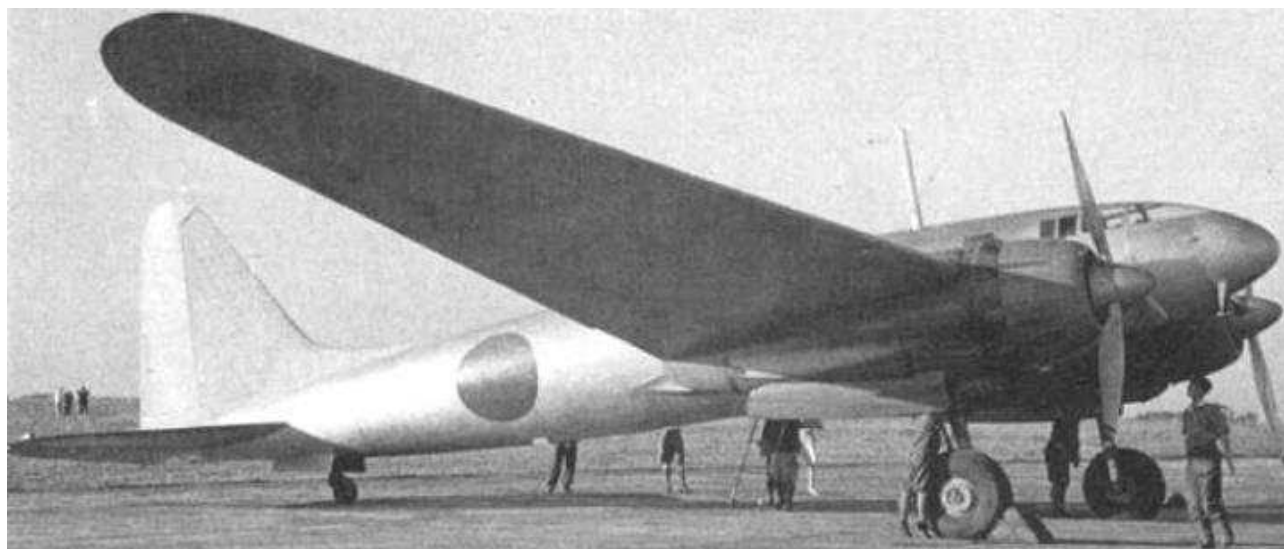
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 1*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018  
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

## Tachikawa Ki-77



**AIC = 6.111.2851.20.00**

Der **Tachikawa Ki-77** war ein japanisches Experimentaltransport- und Fernmeldeflugzeug des Zweiten Weltkriegs, das von einem Entwurf abgeleitet wurde, der von einer Zeitung in Auftrag gegeben wurde, um den Langstreckenrekord eines Rivalen zu brechen. Es war ein Tiefdecker mit Doppelstermotoren und einem Spornfahrwerk .

### Geschichte

Forscher des Aeronautical Research Institute der Universität von Tokio - eine Einrichtung, die bereits 1877 gegründet wurde - haben mit Unterstützung der Ingenieure von Tachikawa die Grundlagen für das Flugzeugdesign gelegt. Die Konstrukteure von Tachikawa Hikoki KK bauten die Maschine dann als gut stromlinienförmiges Eindeckerflugzeug mit abgerundetem Rumpf, einzelner Heckflosse, Druckkabine und einziehbarem Fahrgestell. Das Team beäugte das Ende des Jahres 1941 für ihren ersten Flug, obwohl sich das Schicksal änderte, als das japanische Kaiserreich am 7. Dezember 1941 die Pazifik-Hauptstation der US-Marine in Pearl Harbor überfiel und Japan in einen totalen Krieg mit den USA und seinen Verbündeten brachte. Dies schob das vielversprechende Langstreckenunternehmen vorübergehend beiseite, da Ressourcen und Arbeitskräfte nun vollständig auf die japanischen Kriegsanstrengungen umgeleitet wurden.

Die Ki-77 war die Bezeichnung der japanischen Luftwaffe für die A-26, ein sauberer, schlanker Tiefdecker mit zwei Triebwerken für einen Langstreckenflug zwischen New York und Tokio. Das A stand für den Namen des Sponsors, einer Zeitung Asahi Shinbun, die um Rekorde mit einer konkurrierenden Zeitung wetteiferte, die 1937 den Flug mit Mitsubishi Ki-15 *Kamikaze* nach dem Großbritannien gesponsert hatte. 26 war für das 26. Jahrhundert der japanischen Kaiser Dynastie - 1940 war das Jahr 2600 im japanischen Kalender.

### Entwicklung

Das Gesamtdesign wurde unter der Ägide von Dr. Hidemasa Kimura vom Aeronautical Research Institute der Universität Tokio entwickelt, wobei Tachikawa für die Herstellung und Detailzeichnung verantwortlich war. Das Layout wurde im Herbst 1940 fertiggestellt, wobei der erste Flug Ende 1941 erwartet wurde, aber dies wurde mit Beginn des Krieges gegen die Vereinigten Staaten und der Neuverteilung der Prioritäten aufgehoben. Das Design beinhaltete eine Reihe von neuartigen Merkmalen, einschließlich eines Laminarströmungsflügels mit hohem Seitenverhältnis für reduzierten Widerstand und einer abgedichteten, aber drucklosen Kabine, um die Notwendigkeit von Sauerstoffmasken in der beabsichtigten Betriebshöhe zu reduzieren.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - 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 2018  
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

## Rekordflug nach Deutschland

Nach einem Flug einer italienischen Savoia-Marchetti SM75GA, die im Juli 1942 mit Zwischenlandungen in Russland und China nach Japan flog, beschlossen die Japaner, eine Verbindung mit Europa zu knüpfen, wollten aber den von Russland kontrollierten Luftraum meiden und die Entwicklungsarbeiten neu starten. Der erste von zwei Prototypen flog am 18. November 1942. Der Ki-77 litt unter anhaltenden Ölkühlungsproblemen, die viele Änderungen erforderten, bevor er gelöst wurde, und verzögerte den Flug in den Juli 1943. Während der Arbeit an dem Problem, baute Tachikawa ein zweites Flugzeug. Die einfachste Route war die der Italiener, die dem Großkreisroute folgten, aber General Tojo lehnte dies ab, weil dies eine Verletzung des sowjetischen Luftraums implizierte. Japan war nicht im Krieg mit den Russen und Tojo wollte vermeiden, sie entweder zu provozieren oder um Erlaubnis zu bitten.



Oberst Saigo hielt die "Seiko" (Success) Mission (wie sie genannt wurde) für absurd und selbstmörderisch, aber die Besatzung war sich der Gefahren der Mission bewusst. Sie hatten sogar eine persönliche Dosis Gift, um sich zu töten, wenn sie auf feindliches Gebiet gezwungen wurden. Der Pilot war Juukou Nagatomo, der Co-Pilot war Hajime Kawasaki, Kenji Tsukagoshi und Noriyoshi Nagata waren Flugingenieure, und Motohiko Kawashima war der Funker. Sie trugen drei Armee-offiziere als Passagiere, von denen zwei Militärattachés waren. Sie verließen Japan am 30. Juni 1943 nach Singapur, wo die Landebahn um 1.000 Meter verlängert werden musste, um einen sicheren Start zu gewährleisten. Schließlich startete die A-26 am 7. Juli 1943 um 7:10 Uhr mit acht Tonnen Treibstoff, um Europa zu erreichen. Ihr Bestimmungsort war der Flugplatz Sarabus auf der Krim. Aber sie sollten verschwinden über den Indischen Ozean. Britische Kampfflugzeuge hätten sie wahrscheinlich abgefangen, da sie den Flug und seine Route dank der ULTRA-Analytiker in Bletchley Park zur Kenntnis nahmen, die die deutsche Kommunikation nach Sarabus vor ihrer bevorstehenden Ankunft abgefangen hatten. Langsam, unbewaffnet und ohne Panzerung und mit einer beträchtlichen Menge Treibstoff an Bord wäre der Ki-77 für alliierte Kämpfer anfällig gewesen, selbst wenn keine mechanischen Probleme aufgetreten wären.

## Langstrecken-Rekordflug

Japan führte einen zweiten Flug durch, um einen Langstrecken-Rekord zu erreichen und die Fähigkeiten des Ki-77 zu überprüfen. Der bestehende Rekord wurde seit 1939 von der bereits erwähnten Savoia-Marchetti SM.75GA gehalten.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - 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 2018  
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia



Auch wenn 1944 der Nutzen von Rekordflügen von den Notwendigkeiten des Krieges überschattet wurde, brauchten die Japaner einen Propagandastreich und das verbleibende Ki-77 war verfügbar. Am 2. Juli flog er 19 Kreisläufe über eine dreieckige Route vor der Mandschurei, landete 57 Stunden 9 Minuten später und legte 16.435 km zurück, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 288,2 km/h, 3.499 km mehr als der SM.75 mit 12.936 km Rekord. Der Ki-77 landete mit 800 Litern in den Tanks mit 12.200 l Gesamtkapazität, So dass die maximale Reichweite rund 18.000 km betrug. Der Langstrecken-rekord der Ki-77 wurde erstmals im Oktober 1946 von einem Lockheed P2V-1 Neptune auf einem Flug von Perth, Australien, nach Columbus, Ohio im amerikanischen Mittleren Westen, von über 18.083,6 km übertroffen. Keine dieser Aufzeichnungen wurde von der FAI international anerkannt.

Der Distanzrekord von Ki-77 existierte noch, als Japan kapitulierte und im Dezember 1945 an Bord des US-amerikanischen Geleitflugzeugträgers USS *Bogue* (CVE-9) von Yokosuka in die USA verschifft wurde und am 8. Januar in Alameda, Kalifornien, 1946 zur Untersuchung eintraf, bevor es verschrottet wurde.

## Technische Daten

Besatzung:	5 + 3
Erstflug:	18.11.1942
Länge:	15,3 m
Spannweite:	29.438 m
Höhe:	3,85 m
Flügelfläche:	79,56 m <sup>2</sup>
Leergewicht:	7.237 kg
Bruttogewicht:	16,725 kg
Tankinhalt :	11.155 l
Triebwerk:	2 x Nakajima Ha-115 14-Zyl-zweireihige luftgekühlte Doppelsternmotoren,
Leistung:	je 1.170 PS für den Start ; je 1.000 PS in 4300 m
Propeller:	3-Blatt-Propeller mit konstanter Geschwindigkeit aus Metall
Höchstgeschwindigkeit:	440 km/h bei 4.600 m
Reisegeschwindigkeit:	300 km/h
Reichweite:	18.000 km
Gipfelhöhe:	8.700 m
Steigzeit	6.000 m in 24 Minuten
Flächenbelastung:	210,2 kg/m <sup>2</sup>
Leistungsbelastung :	0,139 PS/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 2018 - Seite 4*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018  
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia

