

航空
青報

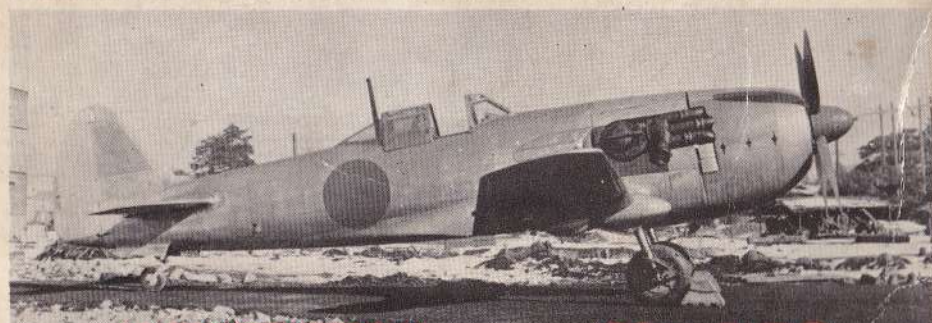
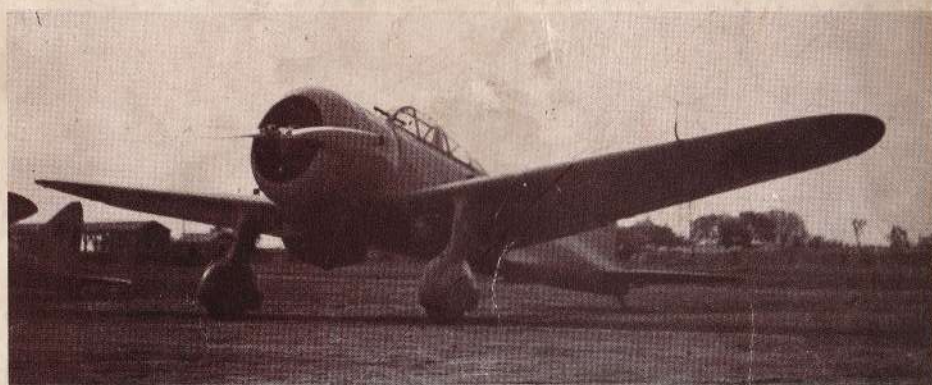
昭和26年3月27日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2061号 毎月1日発行 昭和37
年6月22日 国鉄東局臨時増刊承認第1399号 昭和37年8月5日発行 第150号
昭和26年11月13日 第3種郵便物認可 昭和37年8月5日発行 臨時増刊 第150号

昭. 37 1962

回想の日本陸軍機

8月号臨時増刊

1962



AIRVIEW

No. 150



キ 94 高々度戦闘機

を、実際の
がこの程度
術的レベル
う。

後に筆者
かむずかし
も離着陸性
設計が非常
の6枚羽根
したが、実
と、プロペ
ットが前方
あった。

月に初飛行
局終戦まで
て性能も十
・パイロッ
なたのいわ
もないです
。しかし、
備のせいも
砲1門を
る計画であ

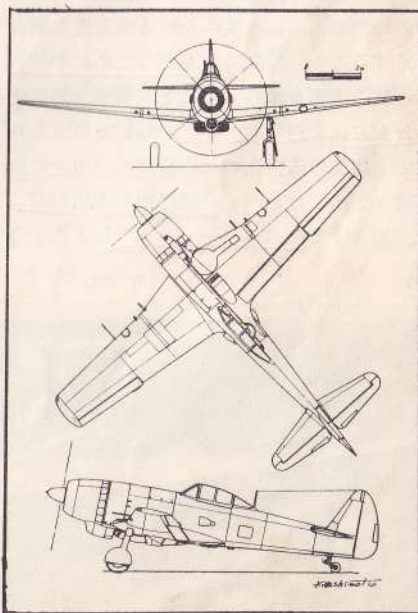
14 空冷星
.00m, ④
⑥ 翼面積
量 10,666

kg, ⑨最大速度 624km/h (高度 8,300m),
⑩上昇時間 3,000m まで 4分 18秒, ⑪実用
上昇限度 12,050m, ⑫航続距離 3,000km,
⑬機銃 57mm × 1, 20mm × 2, 12.7mm
(旋回) × 1, ⑭爆弾 250kg × 2。

キ 94 高々度戦闘機

キ 94 は日本の高々度戦闘機として群をぬ
いたすぐれた機体であったと思う。立川飛行

Tachikawa Ki-94 high-altitude fighter



機の青年技師長谷川氏の設計であったが、まことにりっぱな設計で、終戦時には2機完成し、1号機が発動機その他の調整運転中で、たしか終戦の8月15日に初飛行が予定されていたと思うが、ついに実際に飛ぶことなくおわってしまった。おいしい機体である。

本機は第1次案(キ94-I)では空冷発動機をタンデムに配置し、2本のブームで尾翼を支持するという珍しい設計であったが、昭和18年(1943)末のモックアップ審査で、落下傘脱出が困難である、また排気タービンの装備が不良で性能向上の余地なしとの理由で中止を命ぜられ、ふたたび基礎計画をやりなおすこととなって、この間約1年を空費した。第2案(キ94-II)は常識的な単発単胴式となって20年4月に完成した。計画の要点は、気密室の採用、そのための過給方式・気密防洩方式・非常脱出方式などの解決、排気タービンの装備はコセコセしないでなるべく余裕のある配置とすること、層流翼型を採用して翼面工作技術の向上とともに摩擦抵抗減少につとめたこと、高々度における安定性を極力よくすること、特に方向安定のために胴体後部形状に考慮をはらったこと、構造を簡易化し分割方式を採用したこと、外板を厚くしたこと、機能の確実化のため電気の利用を最少限にとどめ、なるべく直接操作を採用したこと、高々度でのペーパー・ロックなどに十分

の対策をはらったこと、などいづれもりりっぱな見識であり、むしろ要求側より設計者の方が上まわっていた感があった。大学を出たばかりの若年の技師がこれだけの機体を設計するとは、正直のところ思ってもいなかったのである。

キ94-II：①乗員1、②発動機へ219ル空冷星型2,400hp(離昇)、③全幅14.00m、④全長12.00m、⑤全高4.65m、⑥翼面積28.0m²、⑦自重4,690kg、⑧総重量6,450kg、⑨最大速度687km/h(高度14,000m)、⑩上昇時間10,000mまで17分38秒、⑪実用上昇限度14,100m、⑫機銃30mm×2、20mm×2、⑬爆弾500kg。

キ95は前にも述べたキ83乙すなわちキ83の司令部偵察機型であり、基本的にはキ83そのままといってもよい。ただし武装の要否などについては種々論議された。モックアップ審査は18年10月末で、その他の審査は計画中であった。なお最初は偵察席を機首におくという案もあったが、これは結局従来どおり操縦席後方におくこととなった。

キ96はキ45(2式複座戦闘機)から改良したキ45-IIIに対し、新しく与えられたキ番号で、発動機をへ112-II(離昇1,500hp)に換装し、武装を強化し、単座化したものである。最大速度600km/h、武装は機首に20mm