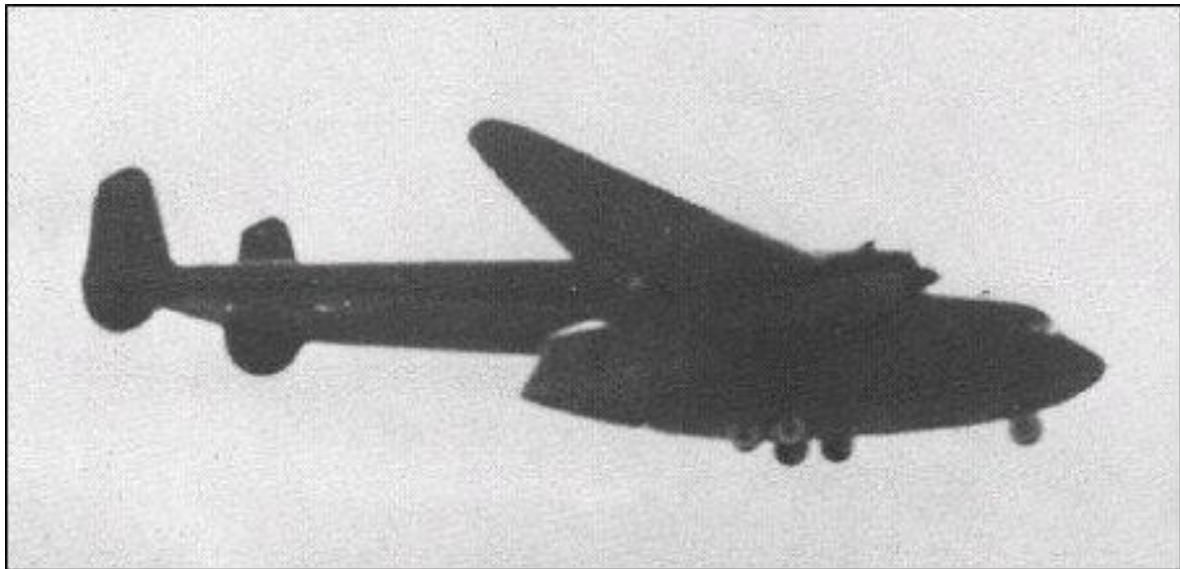


Kokusai Ki-105 Ohtori



À la fin de la Seconde Guerre mondiale, confronté aux contre-attaques Alliées visant les ports et la navigation, le stock de pétrole nécessaire au Japon devint dangereusement bas avec 6 mois de réserves si l'armée impériale ne réagissait pas. Par déduction, toute la stratégie des amiraux japonais était de s'emparer des zones pétrolières accessibles. Une opération militaire très complexe a été planifiée. En plus du retard du projet, la position stratégique du Japon laissait à désirer. Les combats s'étaient rapprochés du pays, cela devenait de plus en plus critique. Dans ces conditions, la priorité était la possibilité de faire décoller les chasseurs tels que le mythique A6M Zero à n'importe quel moment sans se soucier du carburant. Dans le domaine de l'aviation, une idée a été trouvée. À la fin de l'année 1942, un projet a été demandé aux constructeur Kokusai qui avait commencé à développer un planeur de transport lourd, le Kokosai Ku-7 Manazuru. Comme ce projet n'avait pas d'importance à ce moment-là, les tests du planeur ont été effectués tardivement. Comme le Kokosai Ku-7 fut testé avec succès mais n'a pas été produit en série, la société Kokusai ne voulait pas perdre le temps passé sur son développement. Alors il fut décidé de créer un avion de transport basé sur leur planeur. Un avion-citerne de transport lourd est né. Initialement, il a reçu la désignation Kokusai Ku-7-II Ohtori mais par la suite l'appareil fut nommé Kokusai Ki-105 Ohtori pour l'armée. L'avion avait les mêmes caractéristiques que le planeur, fuselage et train d'atterrissage renforcé et conçu pour être piloté par deux membres d'équipage, mais la seule modification était l'ajout de deux moteurs Mitsubishi HA-26-II de 14 cylindres pour 960 chevaux. L'avion a aussi été équipé de plusieurs systèmes de navigation. L'appareil était censé être utilisé comme avions-citerne pour expédier le carburant à partir des champs pétrolifères de Sumatra au Japon pour les ramener aux bases aériennes. Cela nécessitait une longue distance de 2 500 km. Au mois d'avril 1945, neuf prototypes ont été construits, comme son prédécesseur. Les avions ont été testés par des experts de l'armée et les résultats furent concluants. Un gros problème cependant fut remarqué, l'essentiel du carburant (jusqu'à 80%) serait consacré au vol lui-même, du fait de la distance importante. Cela convenait malgré tout à l'armée impériale japonaise, car la situation en matière de carburant au Japon était désastreuse. Le Japon n'a pas eu le temps de traduire ses projets en réalité avant sa capitulation. La guerre prit fin alors que le Ki-105 est resté en phase de test. L'armée avait l'intention de produire l'appareil à environ 300 exemplaires.



Version anglaise

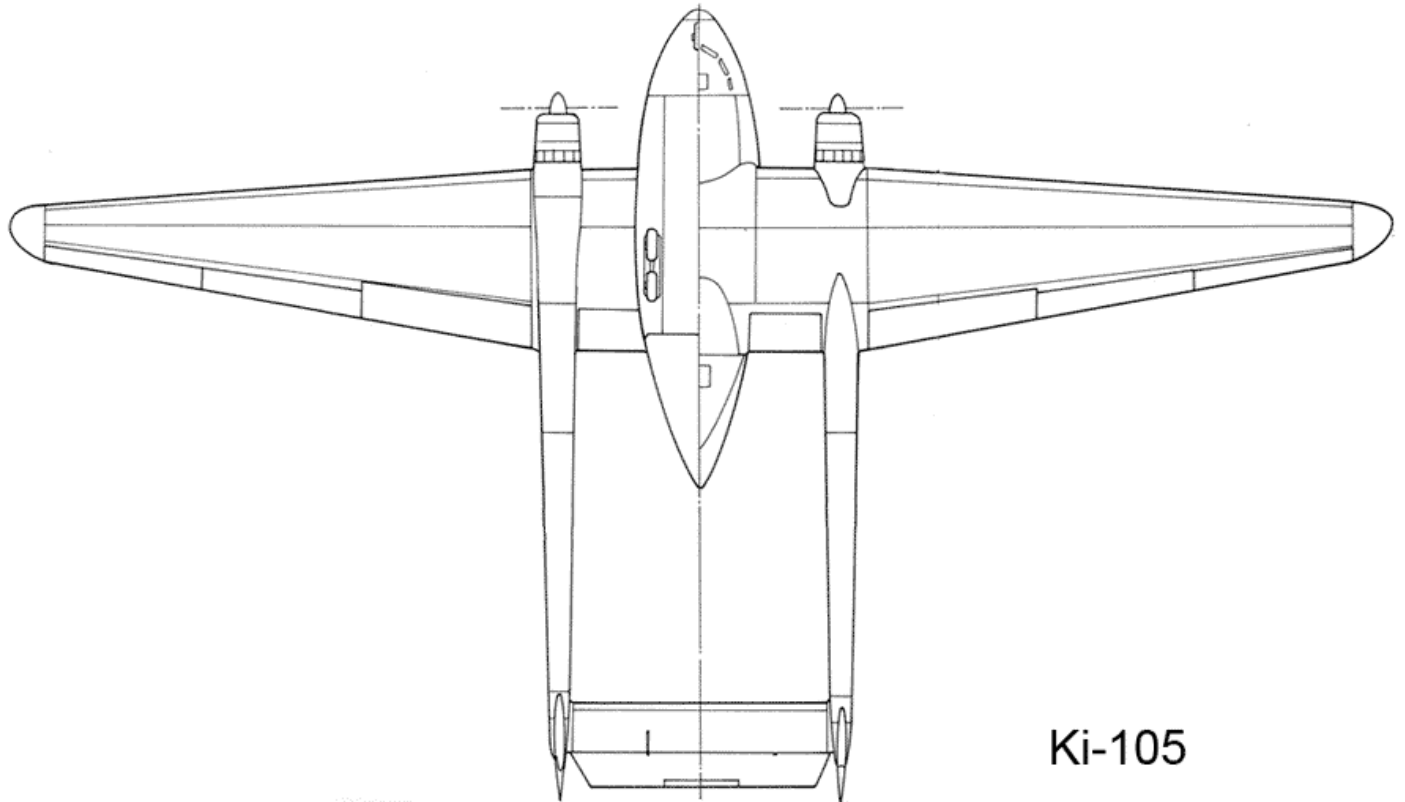
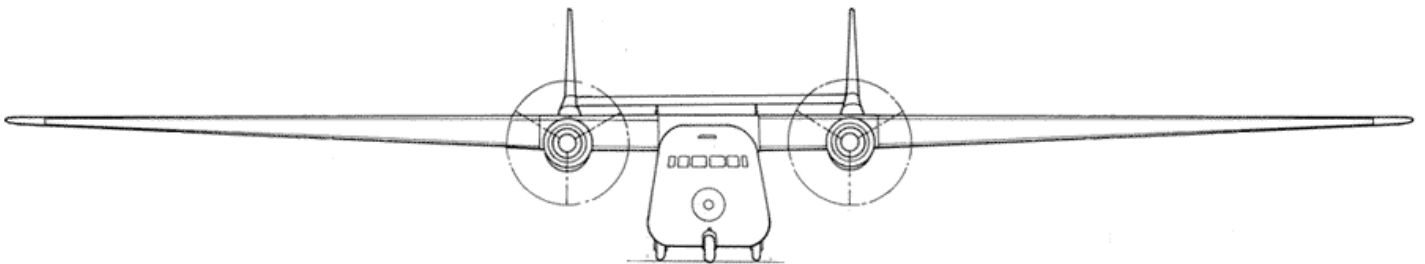
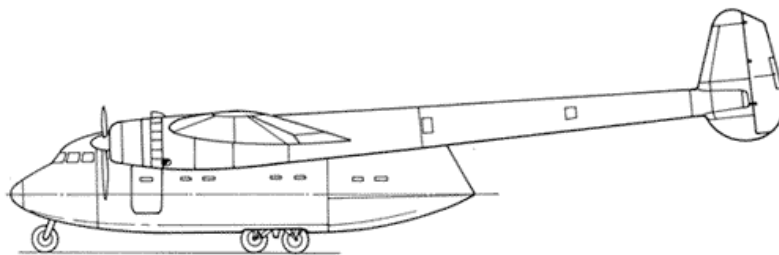
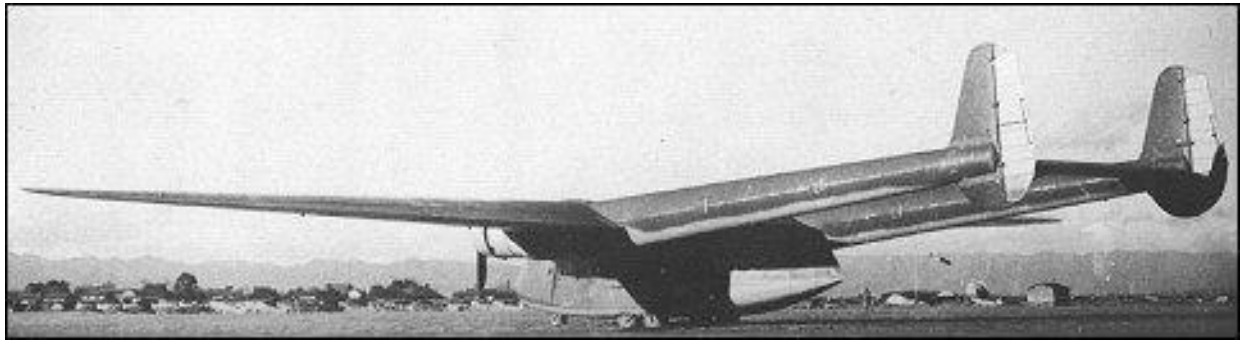
Back in the years of World War II, an unusual project of a tanker aircraft appeared in Japan, which would be used to deliver fuel to the metropolis. The country received oil through two main channels - from Indonesia and Alaska, but both of these channels were closed with US assistance. Japan's oil reserves could have been enough for only 6 months of active hostilities. Under these conditions, an aircraft such as the Kokusai Ki-105 "Ohtori", developed on the basis of the heavy transport glider Ki-7 "Manazuru" (Crane), could appear. The new Japanese glider stood out with a rather original design, since despite the considerable take-off weight and rather serious dimensions, it was made according to a two-girder scheme with spaced tail and the presence of a central gondola. This gondola could accommodate a tank with fuel weighing 8 tons or 32 fully equipped paratroopers. The airframe chassis was made non-retractable, it consisted of one idler and four main bearing wheels. Unloading and loading of the Ki-7 glider was carried out through sliding sections located at the rear of the central nacelle. A heavy transport tanker aircraft was proactively designed. Initially, it received the designation Ku-7-II "Okhtori" (English Ohtori - phoenix), and later the vehicle acquired the army index Ki-105. The aircraft was to be equipped with two powerful 960-horsepower Mitsubishi engines, we are talking about the Na-26-II 14-cylinder air-cooled engines. All the necessary navigation equipment was also installed on the plane. By the summer of 1945, the first 9 prototype aircraft of this type were built. Army pilots tested the machines and found them very successful. In total, the Japanese planned to release up to 300 Ki-105 heavy transport aircraft. These aircraft were to be used as air tankers to deliver fuel from production sites still controlled by Japan. Moreover, most of the fuel (up to 80%) would be spent on the flight itself. But even this suited the Japanese leadership, since the fuel situation in Japan at the end of the war was simply disastrous. However, Japan did not have time to implement the plans before its surrender. The Kokusai Ki-105 "Ohtori" aircraft remained an experimental aircraft, only 9 aircraft were built in the series.

Kokusai	Ki-105
Crew	2
Dimensions	
Wing span, m	35.00
Length, m	19.92
Powerplant	
2 × PE Mitsubishi Na-26-II, power hp 2 × 960	
Weight, kg:	
Empty weight	
Gross weight	12,500
Performance	
Maximum speed, km/h	220
Cruising speed, km/h	176
Service ceiling, m	
Service range, km	2,500

Payload

Fuel, kg

3,300



Ki-105

Source : <https://airpages.ru/eng/jp/ki105.shtml>