

**Nom de l'avion : Iliouchine IL-2M Type 2 Sturmovik**

Type d'avion : Appareil d'attaque au sol monomoteur monoplace

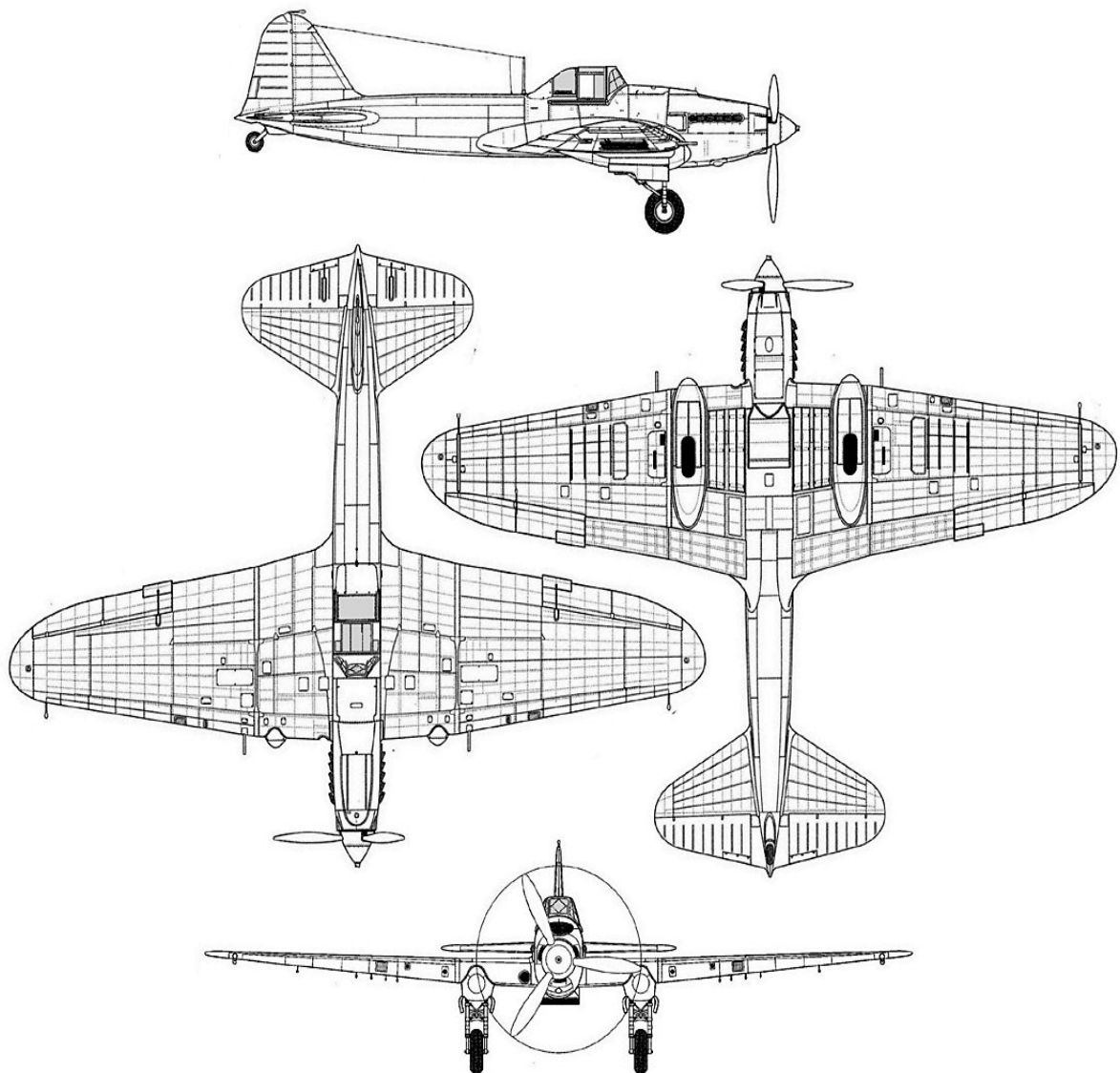
## **MOTORISATION**

**Mikulin AM-38F**



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



Ilyushine Il-2 Stormovik

## ARMEMENT

2 canons-mitrailleuses VJE de 23 mm

2 mitrailleuses ShKAS de 7,6 mm alaires et 1 mitrailleuse Beresin BS de 12,7 mm

300 kg de bombes - 1 lance-grenade DAG-10 ou 8 roquettes RS-82 de 82 mm ou RS-132 de 132 mm



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= abs: 510 km/h - 410 km/h à 2000 m

Vitesse croisière= 360 km/h

Plafond pratique= 6000 m - maxi: 8800 m

Rayon action= 750 km

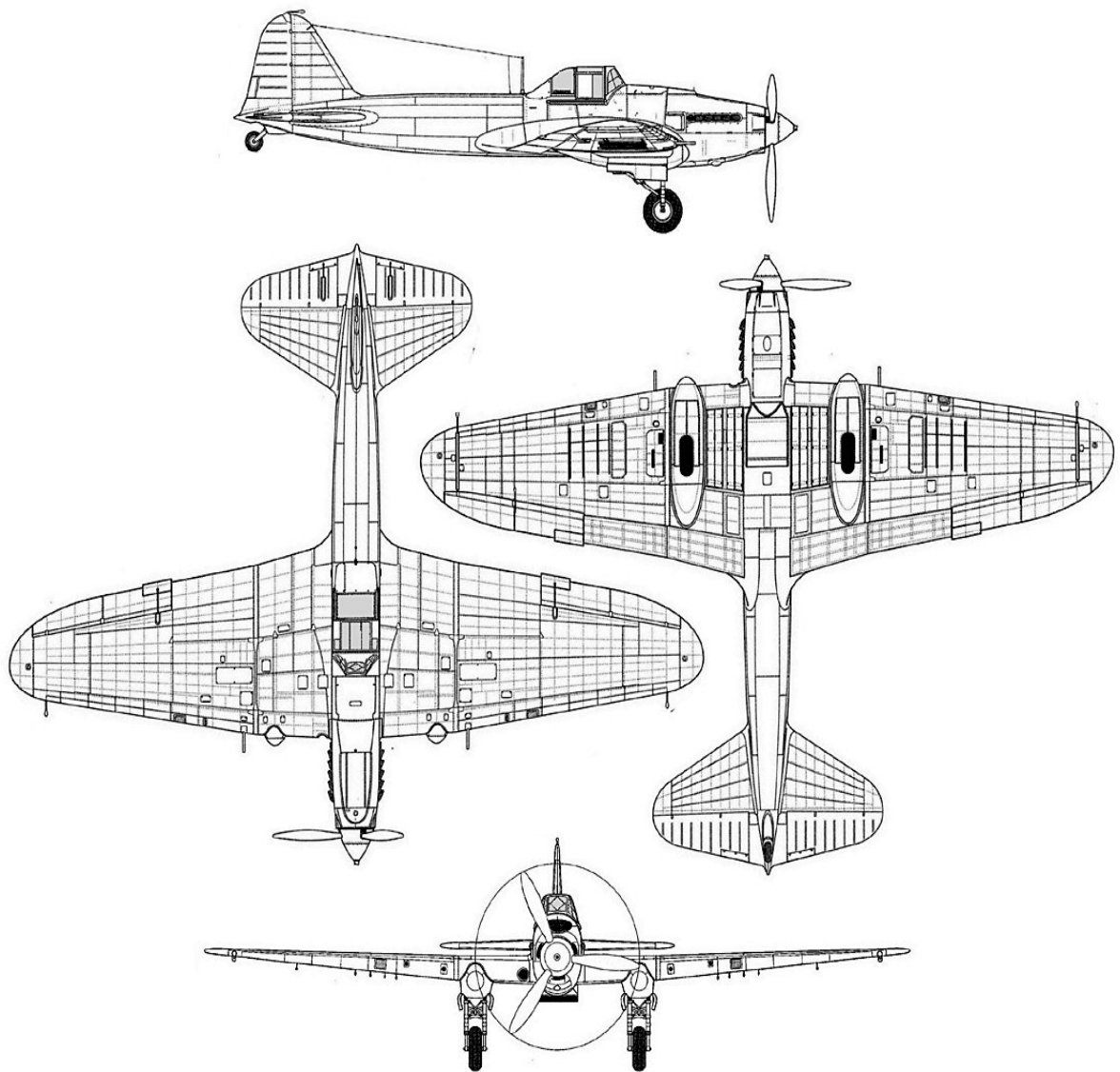


## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
14,65 m	11,60 m	3,40 m	38,50 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
4400 kg	5335 kg	0 kg



Ilyushine Il-2 Stormovik



## HISTOIRE

Véritable "tank volant", l'Iliouchine IL-2 Type 2 Sturmovik n'est assurément pas un appareil exceptionnel du point de vue des simples performances. Il est pourtant un des avions sur lequel s'appuya le plus l'aviation soviétique afin de parvenir à la victoire finale face à l'Allemagne. Produit à plus de 36000 exemplaires au cours du second conflit mondial, il a su se faire craindre de ses ennemis. Après la guerre d'Espagne, le concept allemand de l'aviation d'assaut s'impose comme une composante fondamentale des guerres modernes. Dès lors, l'Union Soviétique cherche à développer un appareil capable de détruire blindés et artillerie. Deux constructeurs s'attachent à répondre à cette demande : Pavel Osipovitch Sukhoï et Sergueï Vladimirovitch Iliouchine. Ce dernier présente le prototype TsKB-55, appareil monomoteur biplace à aile basse cantilever. Cet avion se montre extrêmement lourd, le blindage qui n'est pas ajouté mais fait partie intégrante de la structure du fuselage, est constitué d'un caisson blindé protégeant les deux hommes pouvant prendre place à bord. Le moteur Mikouline AM-35 de 1350 CV se montre insuffisant pour propulser l'appareil. La vitesse maximale atteinte lors des premiers essais en décembre 1939 est uniquement de 343 km/h. Le prototype TsKB-55 se montre, de plus, relativement peu maniable et plutôt instable. Les vols suivants au centre d'essais de l'aviation soviétique en mars 1940 confirment ces performances décevantes. Sergueï Iliouchine, avant même la confirmation de cet échec, a déjà entamé la conception d'un autre appareil : le TsKB-57, motorisé cette fois-ci par un moteur AM-38 de 1500/1600 CV. De nouvelles spécifications entraînent d'importantes modifications. Le poste de mitrailleur arrière est supprimé, un réservoir est installé derrière le pilote et protégé par un blindage de 12 mm, le moteur est déplacé afin de compenser la modification du centre de gravité du prototype, l'aile est raccourcie et redessinée, ainsi que la section arrière du fuselage et les empennages horizontaux. Les performances obtenues sont bien meilleures que celles du TsKB-55. La vitesse maximale atteinte en octobre 1940 est de 435 km/h à 3000 mètres d'altitude. Le TsKB-57 reçoit alors la désignation d'Iliouchine IL-2 Type 2 Sturmovik. Il est en effet préféré à son concurrent, le Sukhoï Su-6, pourtant plus performant, mais dont la motorisation ne se montre pas assez fiable. Du fait de l'évolution inquiétante de la situation à l'ouest de l'Europe avec la défaite française en juin 1940, la production est lancée rapidement, avant même la fin des essais. Le premier IL-2 de série vole le 18 mars 1941. Plusieurs autres sont livrés très peu de temps après, et le premier régiment à être équipé de ces avions d'assaut est constitué au mois de mai. Les Iliouchine IL-2 Type 2 Sturmovik de série diffèrent quelque peu du prototype TsKB-57 du fait d'impératifs liés à un possible engagement au combat plus proche que prévu. Deux canons ShVAK de 20 mm remplacent les quatre mitrailleuses ShKAS de 7,62 mm, le moteur est abaissé de 15 cm afin d'améliorer la vue vers l'avant, un pare-brise en éléments de verre de 55 mm d'épaisseur est rajouté, le carénage dorsal est supprimé afin de compenser cette augmentation de la masse de l'appareil. Les ailes sont également modifiées afin d'emporter deux bombes ou huit roquettes RS-82 en sus des quatre bombes emportées dans des soutes placées à la racine des ailes. Deux mitrailleuses ChKAS de 7,62mm sont rajoutées dans les panneaux extérieurs de voilure (une par aile) pendant la pré-série. Les premiers mois de la guerre germano-soviétique sont désastreux pour les régiments équipés d'Iliouchine IL-2 Type 2 Sturmovik, ainsi que pour la majorité des unités de l'aviation soviétique. Le 22 juin 1941, jour du lancement de l'opération "Barbarossa", un grand nombre d'appareils sont détruits au sol par la Luftwaffe. Les premières actions menées par les Iliouchine IL-2 Type 2 Sturmovik sont peu efficaces, elles permettent cependant de retarder le passage de la Bérésina par les troupes allemandes. L'ennemi progressant constamment vers Moscou, de nouvelles unités d'IL-2 sont constituées et lancées au combat, ce qui est le plus souvent inutile. Les appareils d'assaut soviétiques, ne disposant pas de mitrailleur arrière, sont bien trop vulnérables à la DCA adverse et aux

chasseurs allemands . L'Armée soviétique parvient finalement à stopper l'offensive allemande à quelques kilomètres de Moscou . Elle réussit ensuite à repousser le front au prix d'une contre-attaque fort coûteuse, tant en hommes qu'en matériel . Une nouvelle fois les pertes sont catastrophiques pour les Iliouchine IL-2 Type 2 Sturmovik . Une réaction de la part du bureau d'étude d'Iliouchine est alors indispensable . Le commandement soviétique demande à Iliouchine et ses collaborateurs de trouver rapidement une solution afin d'améliorer les performances de l' Iliouchine IL-2 Type 2 Sturmovik . Les consignes sont claires : il n'y a pas de spécifications particulières, la seule condition est le maintien de la production pendant l'étude d'un nouvel appareil . Il est d'abord décidé d'ajouter un poste de mitrailleur arrière . Une première série de biplaces de transition est donc envoyée au combat alors que la conception définitive de l'avion n'était pas encore arrêtée . Désignés Iliouchine IL-2M Type 2 Sturmovik ou Iliouchine IL-2M Type 2 Sturmovik tip2 ces nouveaux appareils reçoivent une version plus puissante du moteur AM-38: l'AM-38F de 1700 CV. D'autres modifications sont apportées afin d'améliorer l'aérodynamisme de l'appareil et lui procurer ainsi, un gain de vitesse. L'armement s'étant montré peu efficace contre les chars au cours des premiers mois de conflit, les canons ShVAK de 20 mm sont remplacés par des canons Volkov et Yarstev de 23 mm. Ces Iliouchine IL-2M Type 2 Sturmovik modifiés sont utilisés pour la première fois dans le secteur de Stalingrad, alors que les troupes allemandes lancent une nouvelle offensive vers les puits de pétrole du Caucase. Lors des premiers jours de l'affrontement, la surprise est totale pour la Luftwaffe du fait de l'ajout du poste de mitrailleur arrière. Les Iliouchine IL-2M Type 2 Sturmovik de transition revendiquent la destruction de dix chasseurs Messerschmitt Me 109 en moins d'une semaine. Cependant, les pertes des équipages d'Il-2 redeviennent rapidement importantes, notamment pour les mitrailleurs moins bien protégés que les pilotes par une seule plaque de blindage de 6 mm dans le secteur arrière. A partir de la fin de la bataille de Stalingrad, à la fin de l'année 1942, les équipages soviétiques bénéficient de la livraison d'un nouvel appareil : l' Iliouchine IL-2M Type 2 Sturmovik type3. Plus lourd que les versions précédentes, mais également plus performant, cet avion reçoit plusieurs améliorations qui en font un appareil plus stable et plus efficace. Le moteur AM-38F est encore amélioré afin de développer 1720 CV. Le poids supplémentaire du poste de mitrailleur entraînant un déplacement du centre de gravité vers l'arrière, les ailes sont légèrement allongées et alourdies. La mitrailleuse Berezin UBT de 12,7 mm du mitrailleur arrière est conservée, la charge de bombe passe de 400 à 600 kg en légère surcharge. Les rails pour les fusées sont réduits de huit à quatre (deux par ailes). Ces nouveaux rails permettent toutefois l'emport de fusées RS-132, plus puissantes. A partir du début de l'année 1943, la supériorité aérienne allemande est contestée par une aviation soviétique de mieux en mieux équipée, et animée d'une détermination à toute épreuve. Bénéficiant parfois d'escortes de chasseurs dès l'été 1943, les Iliouchine IL-2M Type 2 Sturmovik deviennent bien plus efficaces, et redoutés par les unités de blindés allemands, qui les surnomment "Schwarze Tod", ("La mort noire") .

## Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/urss/urss.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = [http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/urss/il\\_2m2.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/urss/il_2m2.htm)

