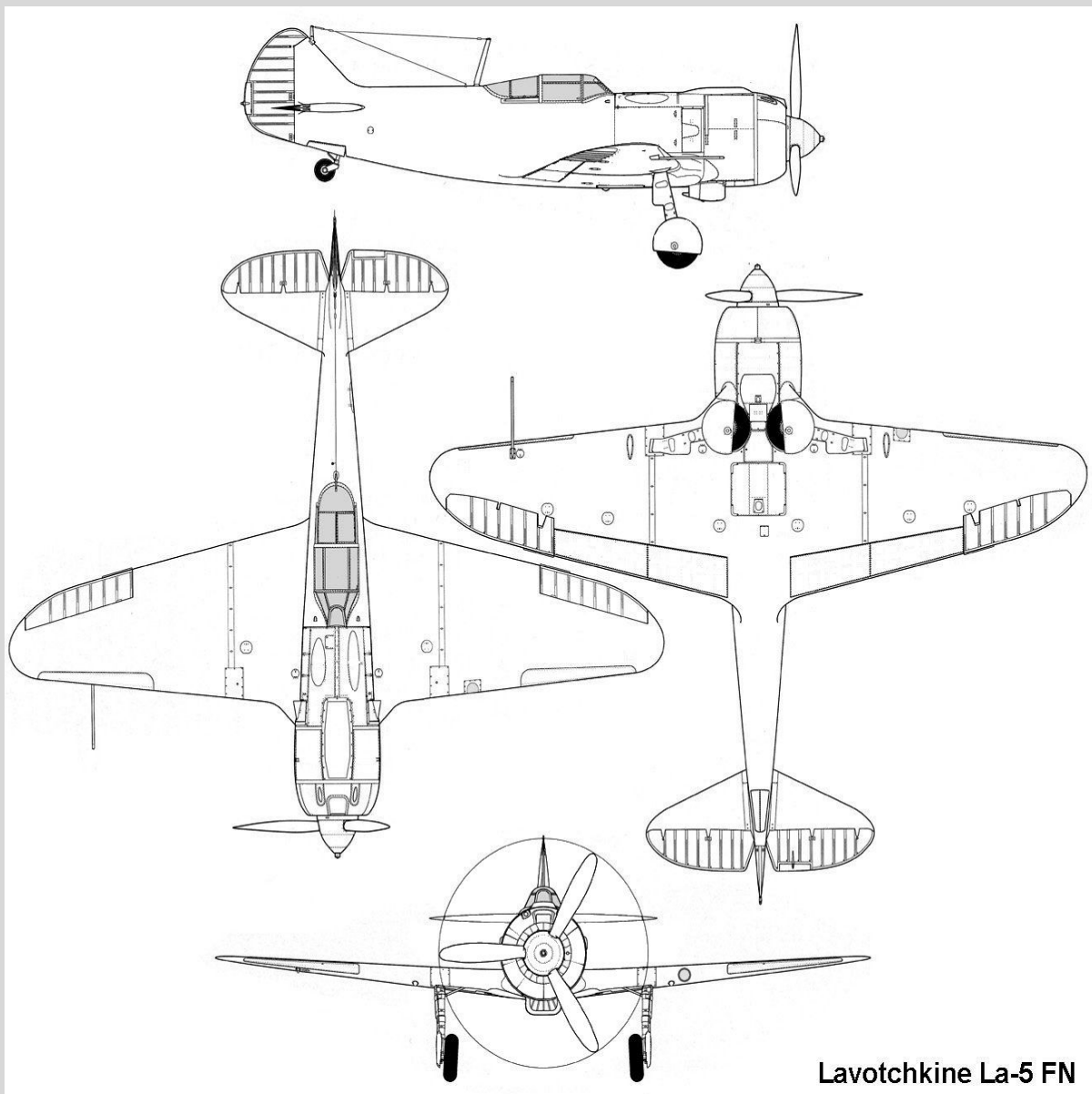


Nom de l'avion : Lavotkin La-5FN

Type d'avion : Chasseur basse/moyenne altitude monoplace monomoteur



Lavotchkine La-5 FN

MOTORISATION

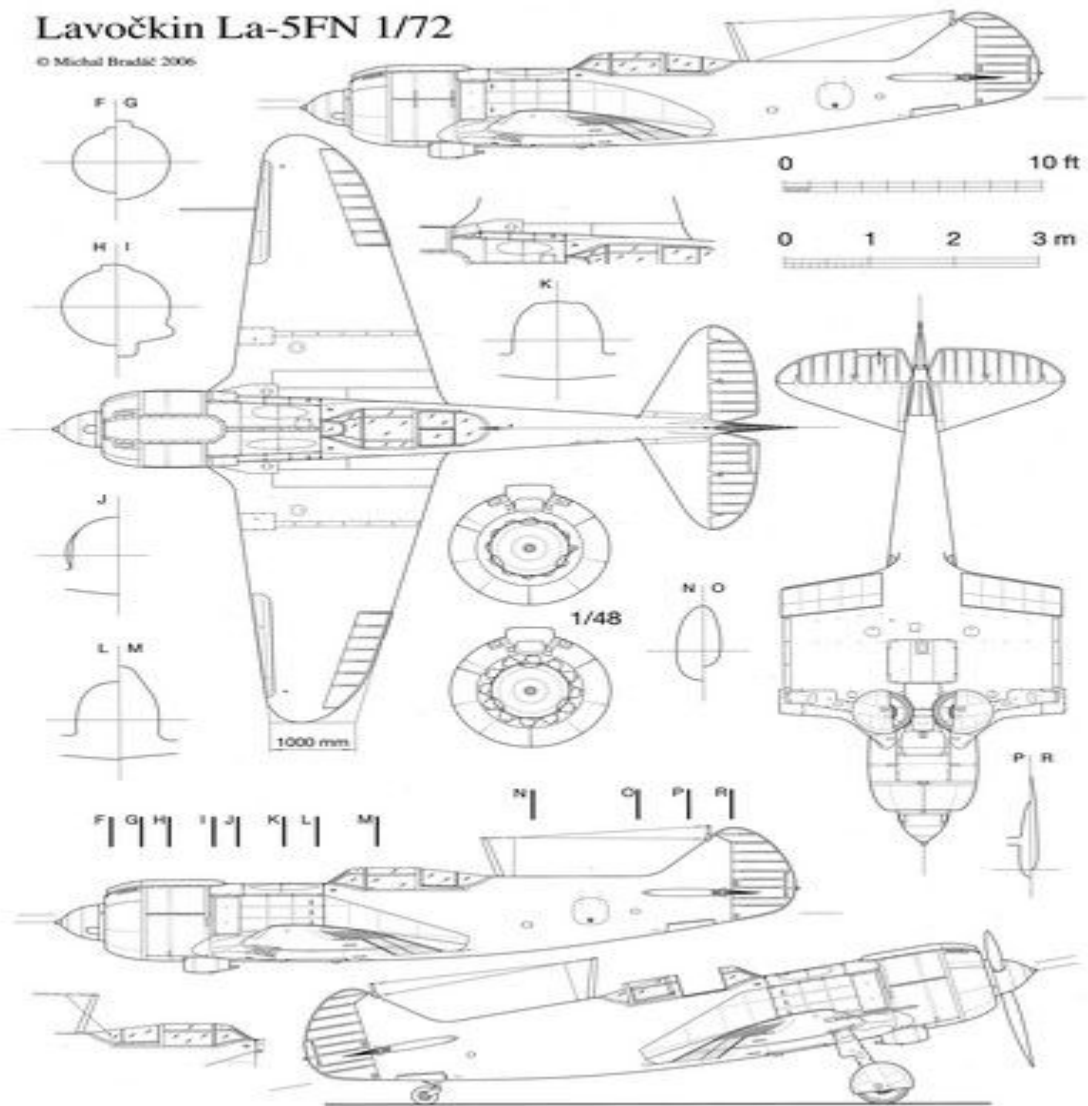
Shvetsov M-82FN



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

Lavočkin La-5FN 1/72

© Michal Bradáč 2006

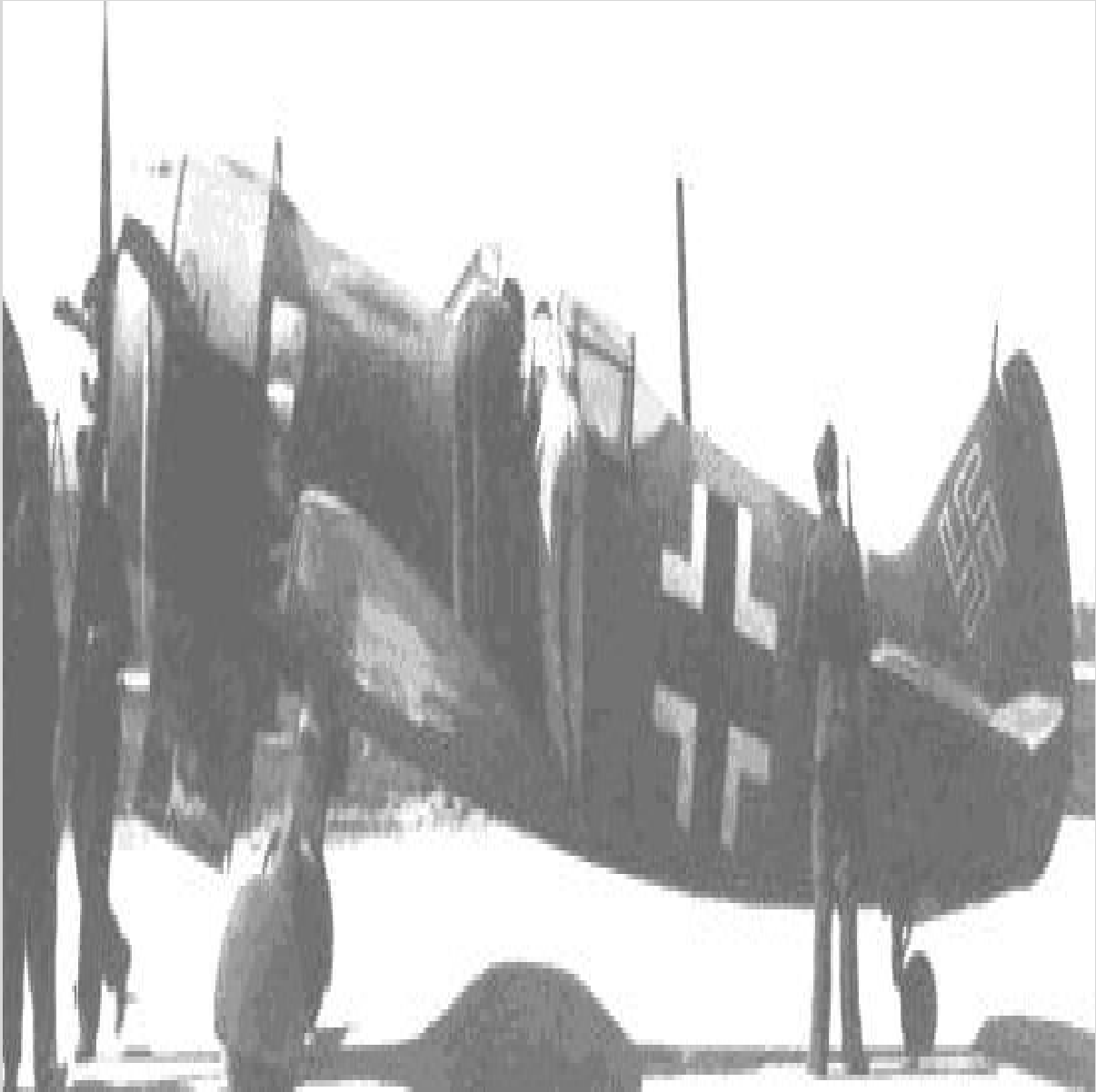


ARMEMENT

2 canons ShVAK de 20 mm

2 canons NS de 23 mm

4 roquettes RS82 de 82 mm ou 4 bombes de 150 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 550 km/h au niveau marin - 650 km/h à 6300 m - 645 km/h à 5000 m

Vitesse ascension= 1100 m/mn

Temps montée= 5000 m en 4'

Plafond pratique= 9500 - 10000 m

Rayon action= 765 km en croisière - 750 km normal



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,80 m	8,60 m	2,55 m	17,50 m ²

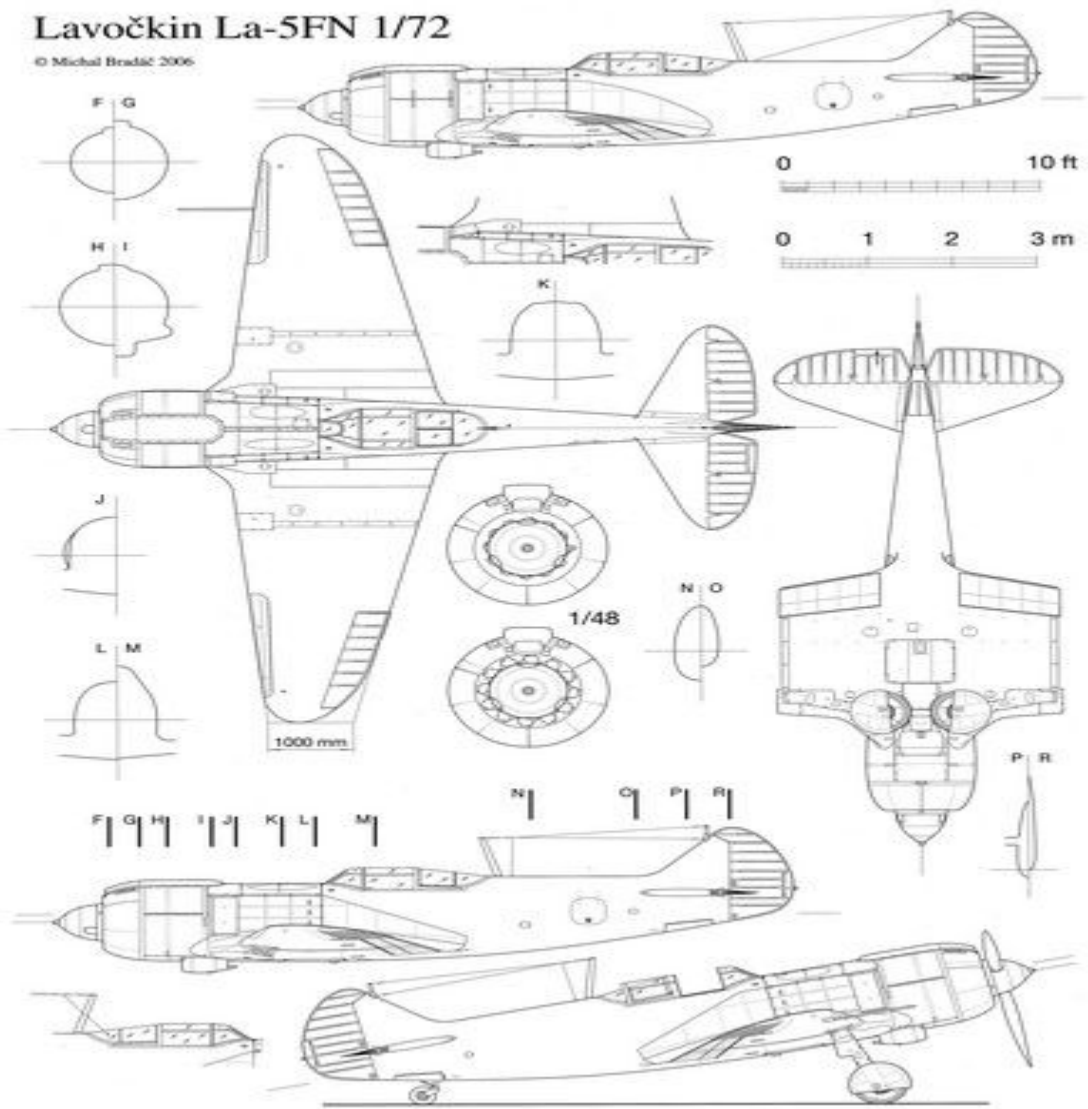


MASSES

Vide	Charge	Maximale
2800 kg	0 kg	3360 kg

Lavočkin La-5FN 1/72

© Michal Bradáč 2006



HISTOIRE

A la fin de l'année 1941, Lavotchkine utilisa une cellule de Lavotkin LaGG-3 motorisée avec un moteur à 14 cylindres en double étoile Shvetsov ASh-82A, sans modification fondamentale de la structure. Les appareils modifiés à partir de cellules existantes de Lavotkin LaGG-3 sur la chaîne de montage furent parfois désignés du nom de Lavotkin La-5. Le prototype de cette modification vola en mars 1942 avec un moteur ASh-82A de 1.700 ch au décollage; au mois de septembre suivant, le Lavotkin La-5 fut accepté par les militaires avec un armement de deux canons de 20 mm. Affichant une vitesse à basse altitude supérieure de 40 km/h à celle du Messerschmitt Me 109 F, il répondait parfaitement aux exigences de l'aviation militaire soviétique, qui réclamait un intercepteur très manoeuvrable disposant d'une vitesse ascensionnelle élevée. Quand furent épuisées les cellules de Lavotkin LaGG-3 à modifier, des changements furent introduits sur l'appareil fabriqué en série : le pontage arrière du fuselage fut surbaissé et le cockpit reçut une verrière offrant une visibilité sur 360 degrés. A la fin de 1942, le nouveau moteur ASh-82F devint disponible : il développait 1650 ch à 1 650 m; les appareils équipés de ce moteur furent désignés du nom de Lavotkin La-5F; à partir du début de 1943, les réservoirs de carburant furent modifiés. A partir de la fin du mois de mars 1943, le moteur à injection ASh-82FN, développant 1.850 ch au décollage, remplaça le ASh-82F à carburateur. Cette machine performante, dont la verrière offrait au pilote un champ de vision de 360° fut donc re-motorisé et le chasseur prit la désignation de Lavotkin La-5FN qui était plus puissant, avec une capacité en carburant accrue et un train d'atterrissage renforcé. Le Lavotkin La-5 s'illustra énormément durant la bataille de Stalingrad en novembre 1942, et lors des affrontements de blindés dans la plaine de Kursk en juillet 1943. Retiré de la production fin 1944, 9.920 appareils furent fabriqués, y compris le Lavotkin La-5UTI, une version biplace d'entraînement .

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/la_5fn.htm

