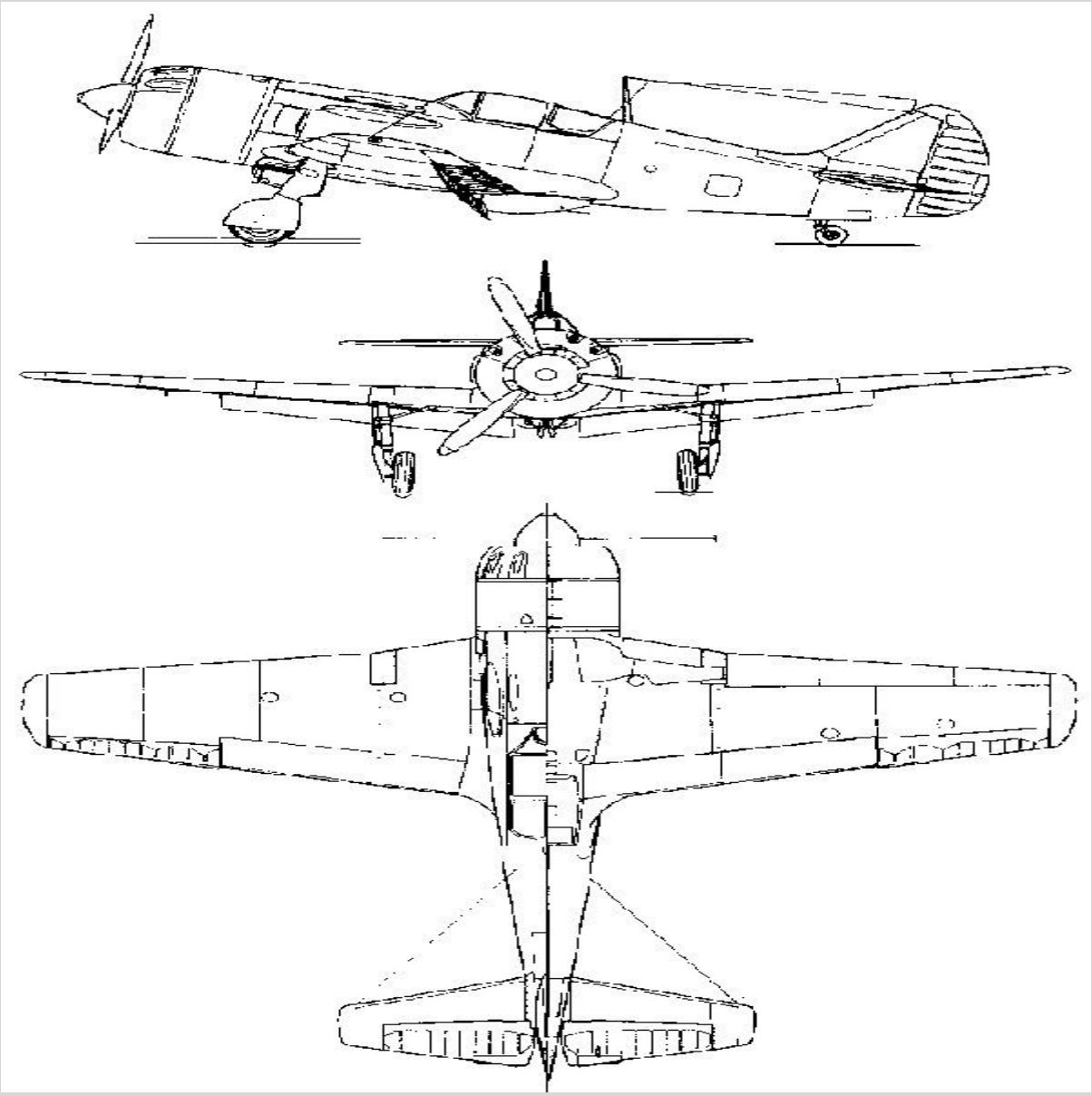
Nom de l'avion : Lavotkin La-9

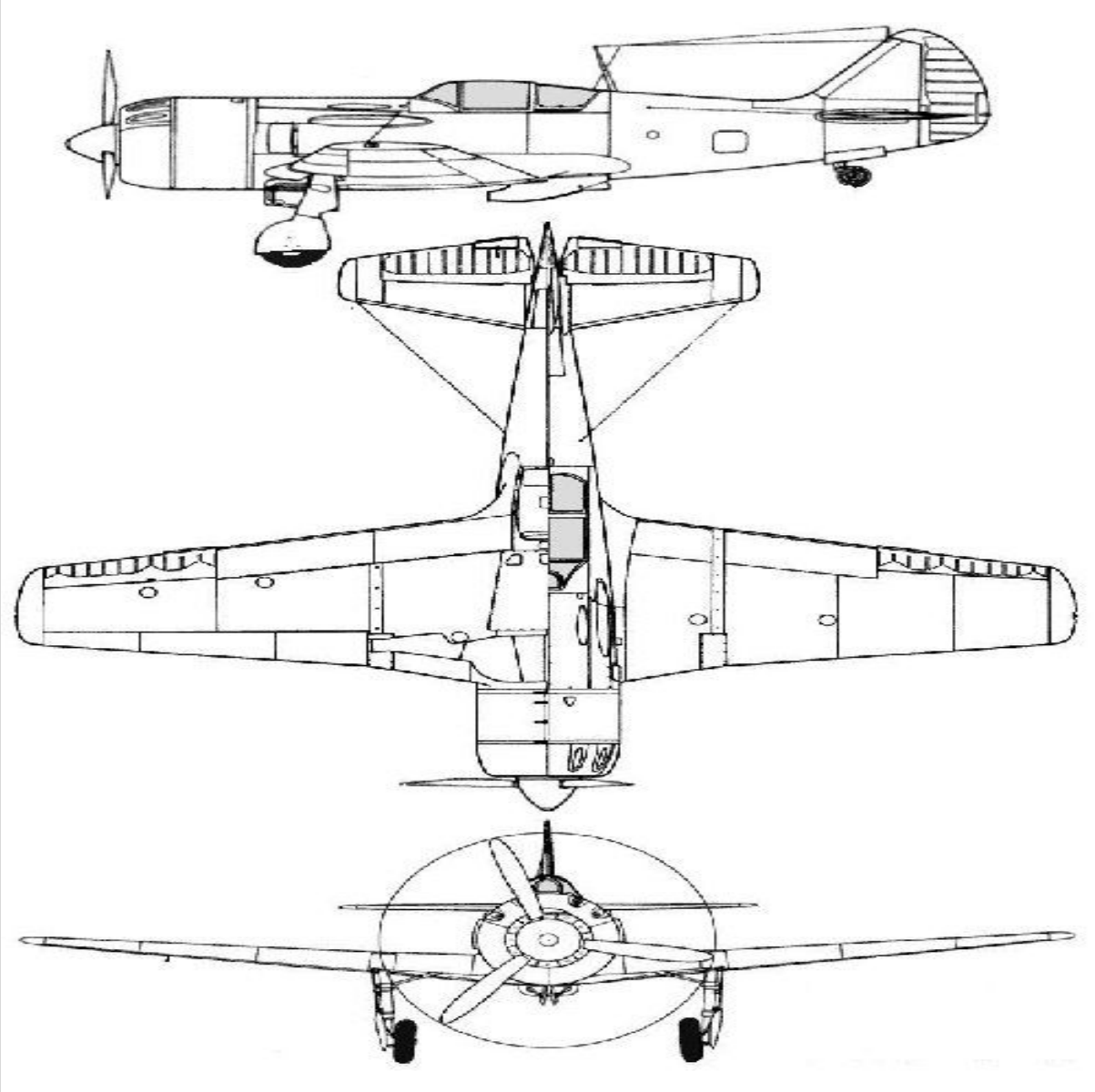
Type d'avion : Chasseur-intercepteur monomoteur monoplace



MOTORISATION

Shvetsov M-82FNV (ASh-82 FNV)

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

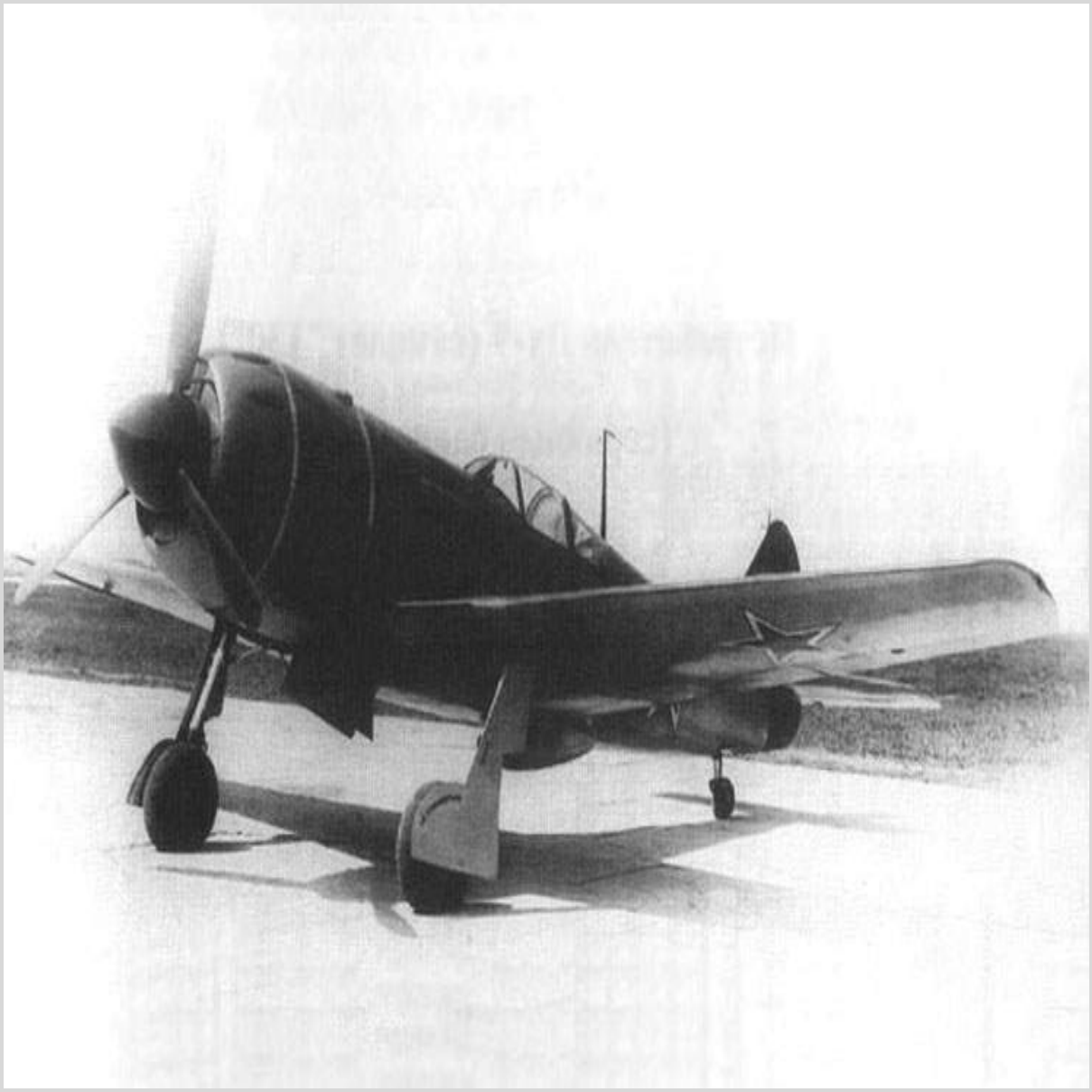


ARMEMENT

4 canons ShVAK de 20 mm

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 690 km/h au niveau marin- 650 km/h à 3500 m
Vitesse croisière= 500 km/h
Vitesse ascension= 19,50 m/s
Temps montée= 5000 m en 4' 10"
Plafond pratique= 11125 m



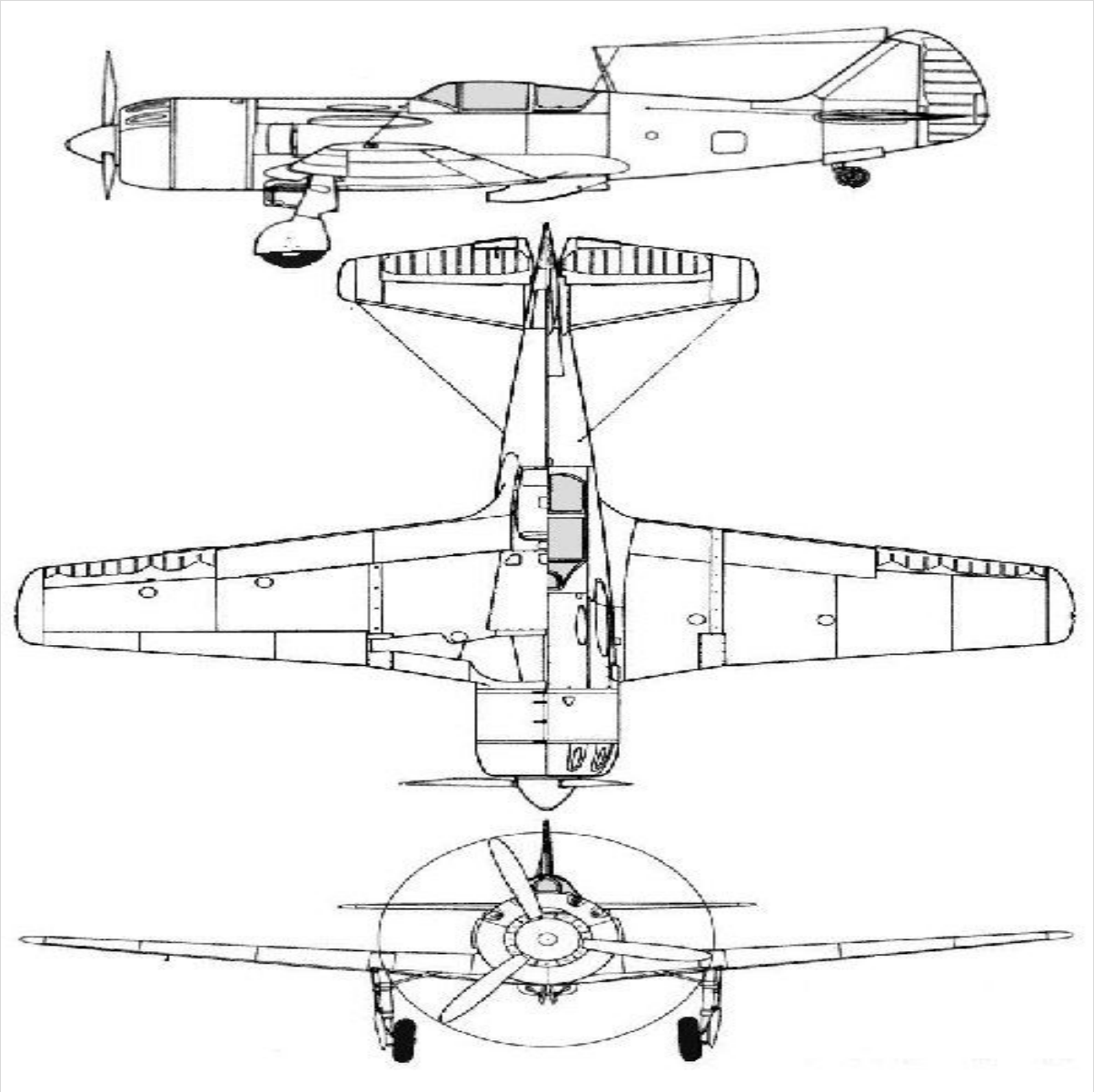
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,60 m	9,20 m	2,95 m	0 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg



HISTOIRE

A la fin de la seconde guerre mondiale la Russie exprime son besoin de bombardier lourd à long rayon d'action. Pour ceci il s'inspire grandement des quelques Boeing B-29 Superforteresse présents en russie. Ce besoin fut suivit d'un second celui d'un chasseur d'escorte pour leur protection. Le premier pas de Lavotchkin fut le Samoly 130, un Lavotkin La-7 entièrement metallique avec l'aile a profile laminaire et pouvant emporter 825 litres d'essence. Lavotchkin prevoyait alors de le motoriser avec un ACh-83 mais dut faire les essais avec un ACh-82 FN qui avec ses 1850 ch etait sous motorise pour le prototype. Le 130 devait aussi recevoir un armement offensif de 4 canons de 20 ou 23 mm. En 1946 le conseil des ministres decide de lancer la production sous la designation de Lavotkin La-9. Il devait accomplir des missions de chasse d'interception et d'escorte. Dans le dernier cas il ne devait pas avoir un rayon d'action inferieur a 2500km. Les 30 premiers avions sont livre en fevrier 1947, et tout de suite les pilotes apprecient sa vitesse de pointe, pourtant toujours motorise par un ACh-82 FN le confort de l'habitacle son pilotage et son autonomie. Les equipes de maintenance remarquent quant à eux sa facilité d'exploitation. Son aile a profile laminaire lui permet de surclasser l'excellent Yakovlev Yak-3 dans la maniabilité dans le plan vertical mais lui reste toujours inferieur quand a son tournant. En 3 ans 1630 Lavotkin La-9 sont produits ainsi que 265 biplaces Lavotkin La-9UTI et Lavotkin La-9ULa. Quelques-uns de ces biplaces retrouvent d'ailleur le radiateur de nez du Lavotkin La-5. Ces biplaces furent aussi utilise pour les essais avec des moteurs a reaction .

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_9.htm

