

Nom de l'avion : Lisunov Li-2 Cab

Type d'avion : Appareil de transport bimoteur quinquiplace

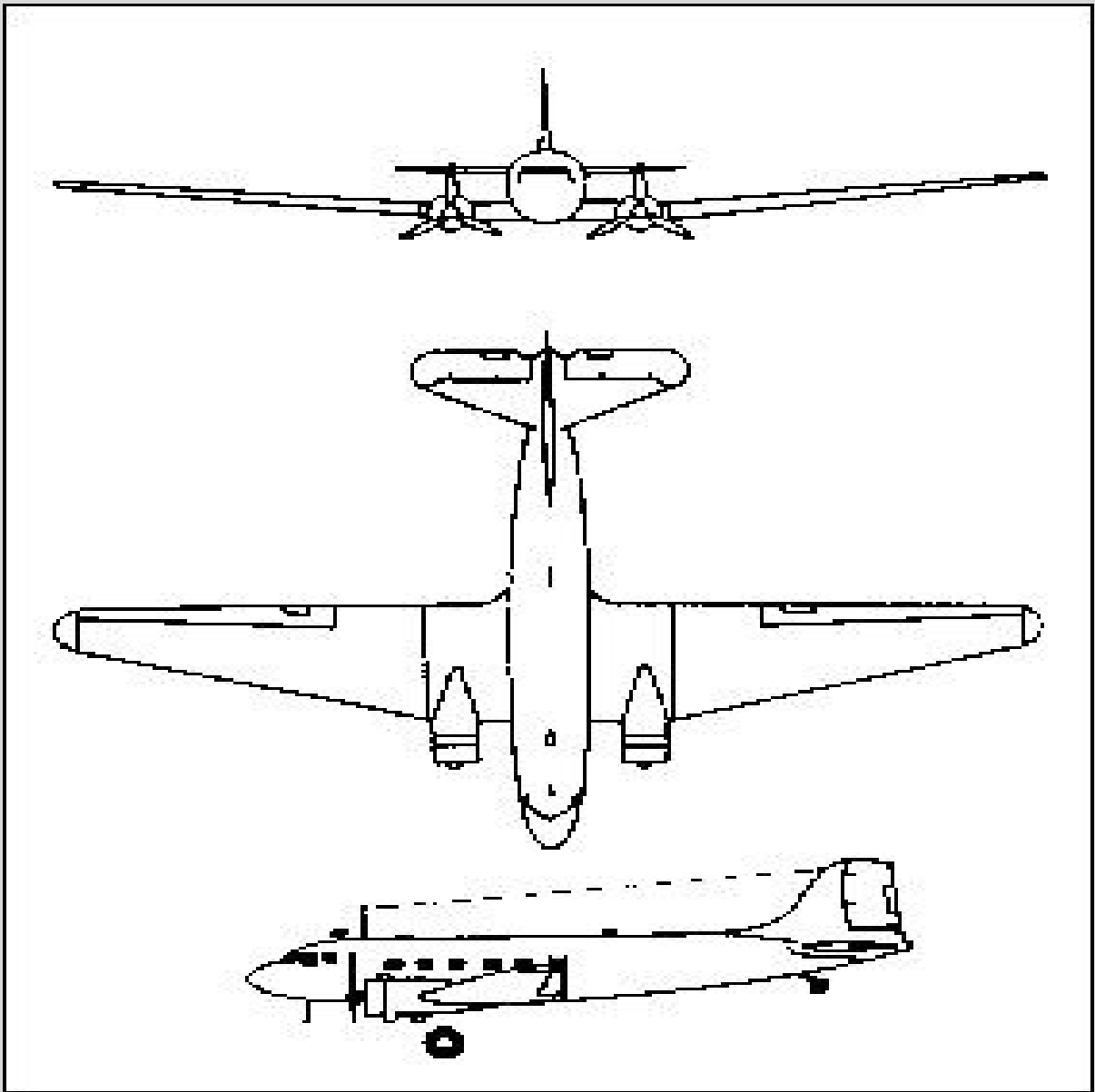


# MOTORISATION

Shvetsov M-62



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

[1 mitrailleuse Berezin UBK de 12,77 mm](#)

[3 mitrailleuses SHKAS de 7,62 mm](#)

2000 kg de bombes



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 280 km/h - 300 km/h à 2300 m

Vitesse croisière= 245 km/h

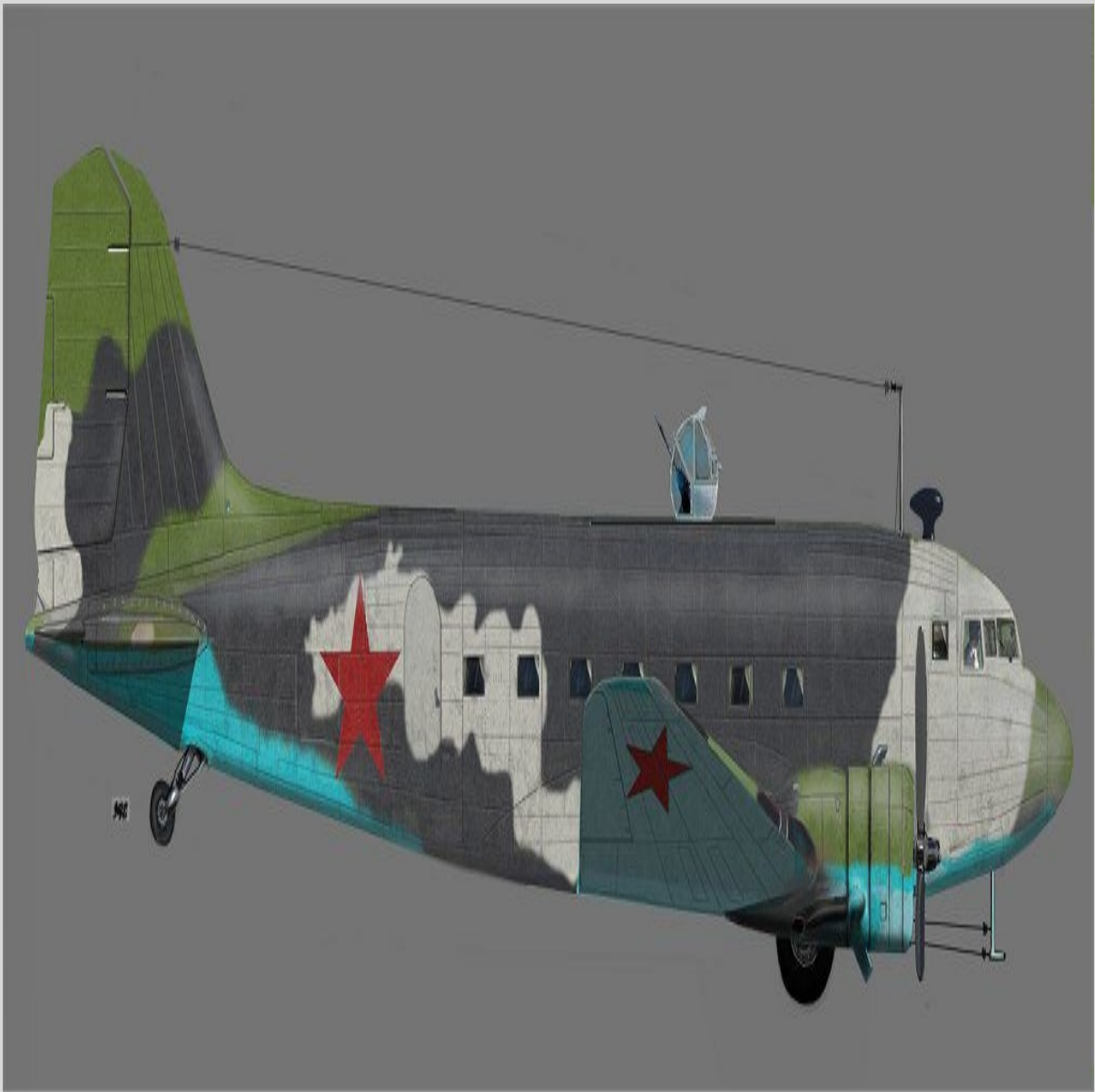
Plafond pratique= 5750 - 5600 m

Rayon action= 2500 km - 2200 Km à charge maximale



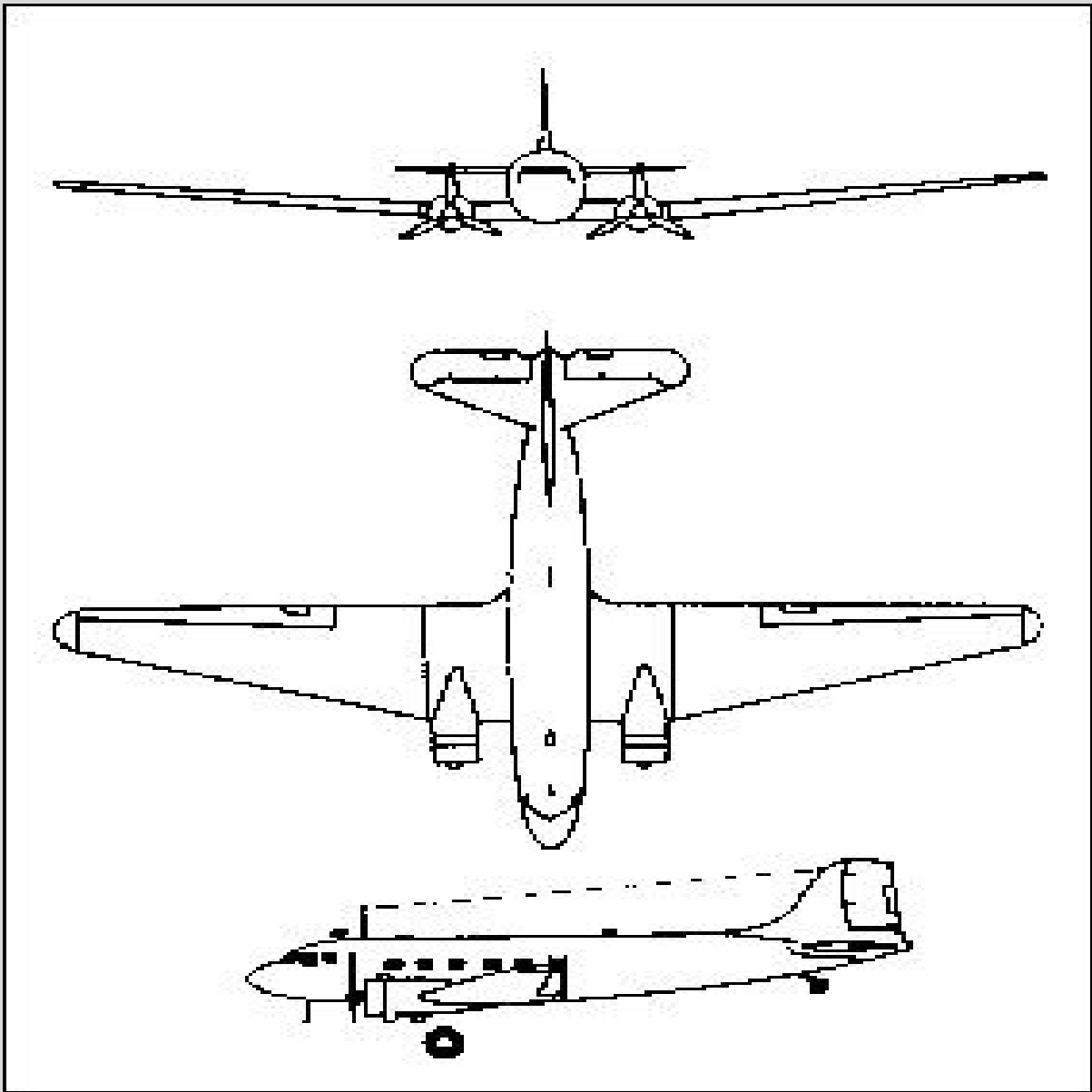
## DIMENSIONS

| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire       |
|-----------|----------|---------|----------------------|
| 28,80 m   | 19,65 m  | 5,10 m  | 91,35 m <sup>2</sup> |



## MASSES

| Vide    | Charge | Maximale |
|---------|--------|----------|
| 7700 kg | 0 kg   | 11280 kg |





## HISTOIRE

Le 11 avril 1936, la firme Aeroflot commanda 18 DC-3-196 et en reçut, au total, 21 ou 22. Dès le 15 juillet, ils reçurent l'autorisation de le construire sous licence. L'ingénieur Boris Pavlovitch Lisunov fut alors envoyé chez Douglas, à Santa Monica, de novembre 1936 (1938 selon certaines sources) à avril 1939, pour adapter l'avion aux besoins soviétiques. Il fut accompagné par Vladimir Mikhaïlovitch Myasishchev. Pas moins de 1293 modifications furent apportées, ne serait-ce que pour convertir les gabarits au système métrique utilisé en URSS (ce qui fut le travail de Vladimir Myasishchev). Il fallut aussi adapter l'avion aux conditions difficiles de l'URSS, installer des Shvetsov M-62 de 900 chevaux, puis ASh-62IR de 1200 chevaux, déplacer la porte passager sur la partie arrière droite du fuselage. Au total, l'envergure était légèrement réduite, la masse accrue, et les moteurs moins puissants que ceux d'origine. L'appareil, alors désigné PS-84 (Passazhirskiy Samolyot, avion de ligne, et 84 étant le numéro de l'usine qui devait le construire) sortit finalement d'usine en 1939. 247 PS-84 furent construits avant l'invasion allemande, tous pour Aeroflot. L'usine fut alors déménagée à Tashkent, et reçut la dénomination GAZ-33. Le premier appareil sortit de la nouvelle usine en janvier 1942. Dès après l'invasion, la plupart des PS-84 furent réquisitionnés. Le 17 septembre 1942, l'appareil reçut la désignation militaire Li-2 (en hommage à Lisunov) et des appareils furent construits directement pour l'Armée Rouge. Ils furent équipés d'armements défensifs (une mitrailleuse ShKAS de 7,62 mm, puis UBK de 12,7 mm, placés dans une tourelle dorsale VUC-1). Ils servirent pour le transport, le ravitaillement des partisans, l'évacuation des blessés. Le Li-2D servit au transport de parachutistes. Il disposait d'un plancher renforcé. Le Li-2R (Razvdihih) servait à la reconnaissance photographique et se caractérisait par des hublots bulbés : il fut désigné Li-2F en Tchécoslovaquie. Le Li-2V était une version de reconnaissance météorologique à haute altitude. Le Li-3 était une version yougoslave, équipée de moteurs Pratt & Whitney R-1830. Il fut utilisé jusqu'en 1970. Le Li-2T (Transportny) était une version d'entraînement au bombardement. Elle fut construite à 353 exemplaires de 1946 à 1950. Certains appareils reçurent des skis pour opérer dans le Grand Nord. Le Li-2P, le Li-2G et le Li-2PG étaient des versions civiles, combi cargo/passager dans le dernier cas. Le Li-2VV (Vojenny Variant, variante militaire), apparut en 1942, disposait d'un nez contenant des mitrailleuses et de points d'emport pour 4 bombes de 250 kg. Il fut vendu à la Bulgarie, la Chine (41 exemplaires en service jusqu'en 1986), la Corée du nord, la Hongrie, Madagascar, la Mongolie, la Pologne, la Roumanie, la Syrie, la Tchécoslovaquie, le Vietnam et la Yougoslavie (jusqu'en 1959). 4937 Li-2 furent construits de 1940 à 1954. Ils furent utilisés après-guerre jusque dans les années 1960, voire 1970, notamment en Europe de l'Est. Il fut utilisé en Chine et au Vietnam jusque dans les années 1980. Les Li-2 et les DC-3 reçurent alors le nom de code OTAN "Cab". L'unique Li-2 encore en état de vol est immatriculé en Hongrie.

## 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/li\\_2.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/urss/li_2.htm)

