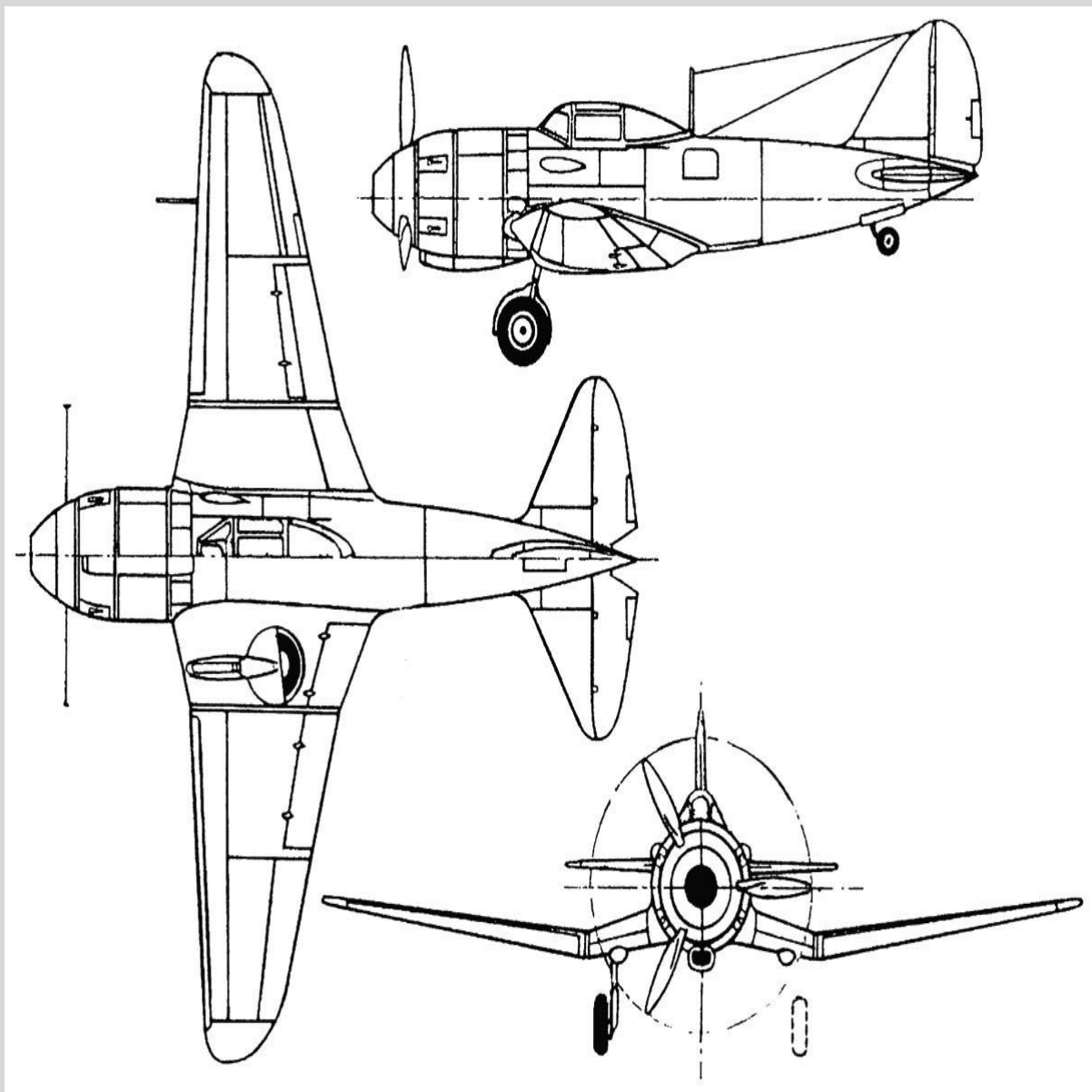


Nom de l'avion : Kocherigin OPB-5

Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

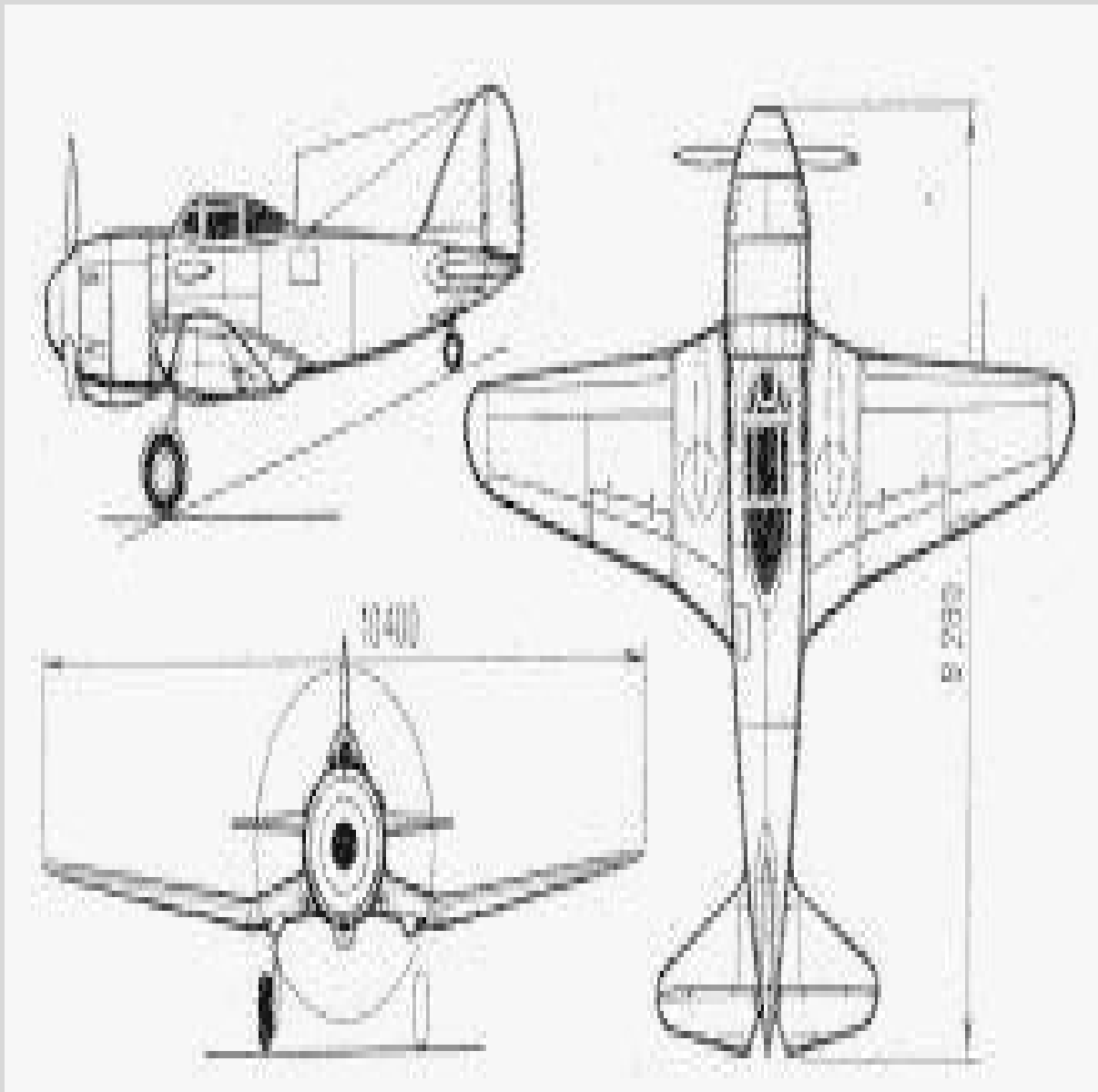


MOTORISATION

Shvetsov M-82

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

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



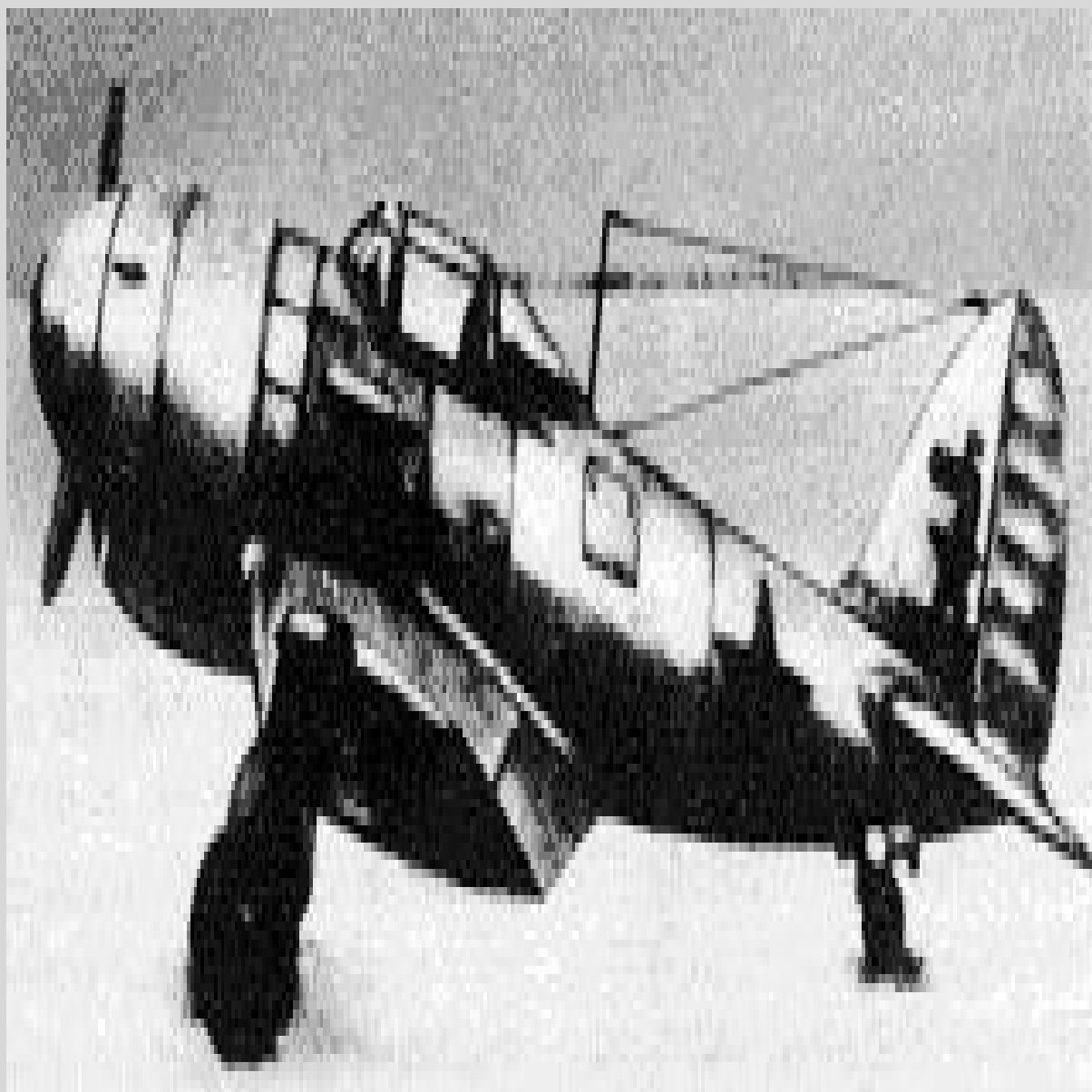
ARMEMENT

2 mitrailleuses BS de 12,7 mm avec 220 cpm
2 mitrailleuses ShKAS de 7,6 mm avec 850 coups
1500 kg

PERFORMANCES

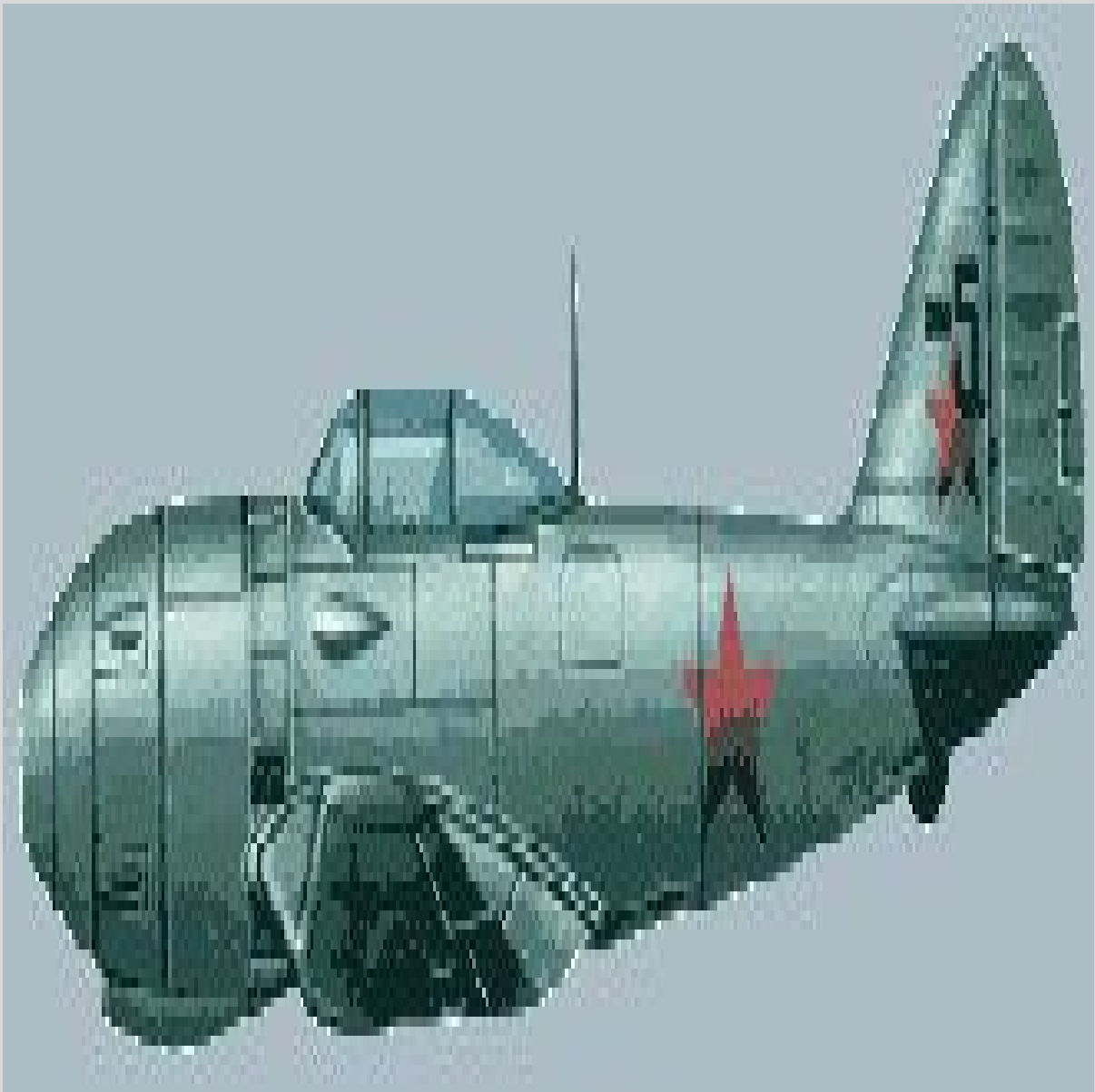
Vitesse maximale= 505 km/h au niveau marin - 600 km/h à 5700 m
Temps montée= 1000 m en 1 m 6"
Plafond pratique= 9900 m

Rayon action= 660 km



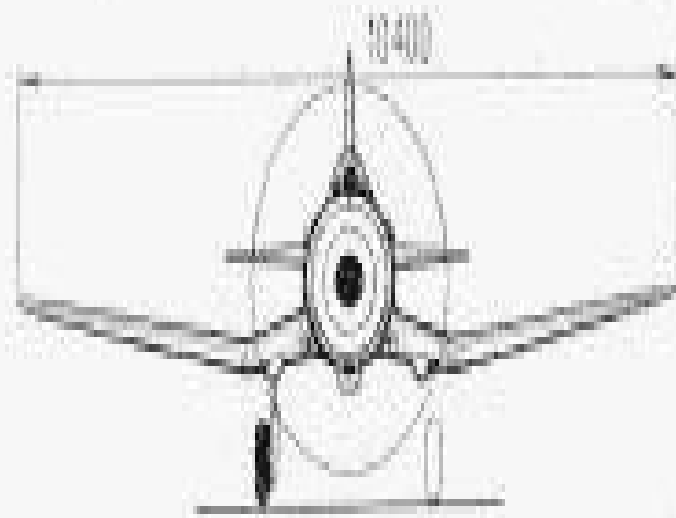
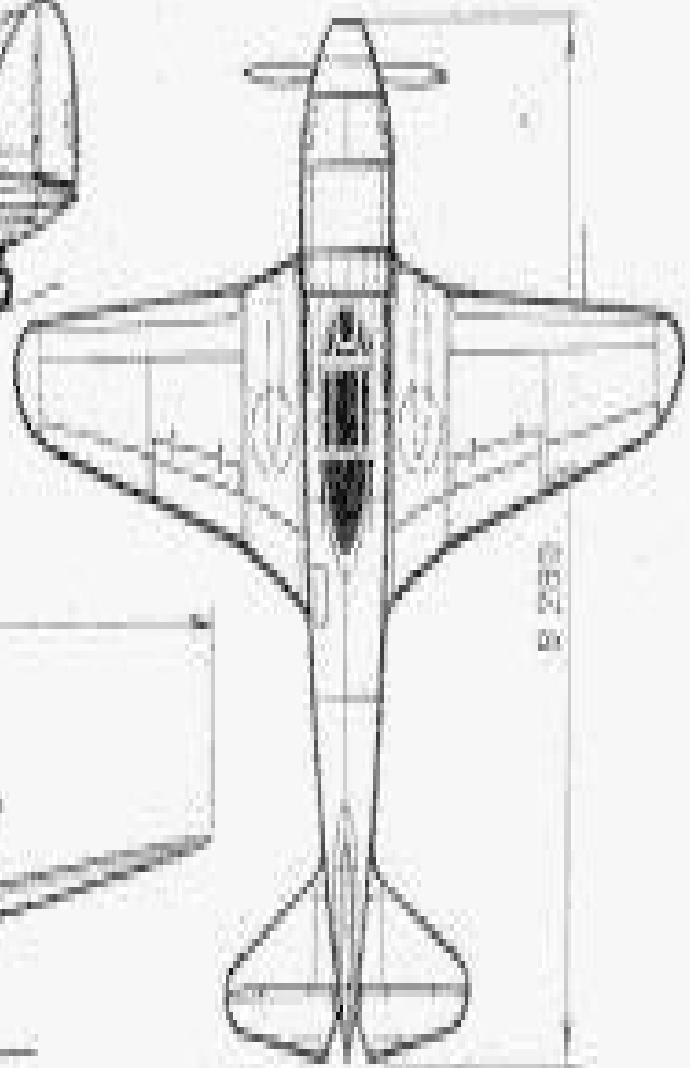
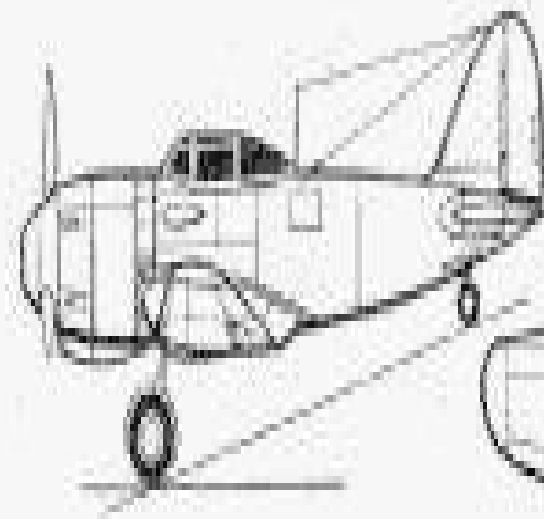
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,4 m	8,30 m	0 m	18 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2806 kg	3842 kg	0 kg



HISTOIRE

En 1938, le constructeur Kocherigin SA avec son personnel proposa aux autorités un chasseur d'attaque au sol en même temps capable de supporter même un duel aérien avec des chasseurs ennemis. Selon les intentions du concepteur, en fait, l'avion aurait été en mesure de mener des missions bombardement en piqué et, une fois abandonnée leur charge utile, pour traiter sur un pied d'égalité la réaction possible et probable de la moitié de l'aviation. L'idée de base était donc de créer un chasseur-bombardier capable de bonnes qualités à la fois comme un avion d'attaque au sol, et comme intercepteur ou avions de combat, comme il arrive, quoique de manières différentes et seulement dans la guerre, le Focke-Wulf Fw 190. Suite à cette perspective, Kocherigin conçut un avion des lignes et l'aspect plus semblable à celles d'un combattant, plutôt que d'un attentat, en cherchant un meilleur équilibre dans le compromis nécessaire entre agilité, vitesse, puissance de feu et la force. En effet, il est peu probable qu'un petit avion robuste capable d'effectuer des missions de frappe nucléaire tactique, alors qu'il aurait été tout aussi difficile de faire un attentat dispositif agile et maniable comme un combattant pur: pour ces raisons, il a été décidé de créer un petit monoplane monoplace propulsé par un seul moteur, qui pour l'occasion était propulsé par un moteur radial M-90 de 1425 ch. Parmi les caractéristiques structurelles de l'avion, il doit être signalé le choix fait par les concepteurs de l'aile au sol, qui a été configuré dans une conformation frappant W, ou si vous préférez "inversé aile de mouette", qui aurait dû permettre une bonne stabilité au cours des phases délicates manœuvres. En ce qui concerne la chasse potentielle, en particulier la disposition de l'armement a été prévue, qui est constitué de quatre mitrailleuses, 2 de 12,7 mm et 2 de 7,62 mm, le tout logé directement tout autour du moteur, presque à former les sommets d'un carré fictif. Initialement, le projet a gagné un intérêt considérable de la part des autorités soviétiques pendant un certain temps à la recherche d'un plongeur moderne et valide, et il a été commandé un prototype, qui sera prêt en 1941. Malgré les attentes qui entouraient le bombardier inhabituel, qui a été officiellement appelé Kocherigin OPB-5, les problèmes et les ennuis causés par la mise au point du moteur considérablement retardé l'ensemble du programme: sans son moteur, qui n'avait pas encore été achevée par le fabricant, le milieu a dû être redessiné pour accueillir les moteurs moins puissants mais plus théoriquement disponibles, de sorte que 5 différents systèmes de propulsion ont été prévus. Les efforts intensifs déployés pour l'adoption d'un nouveau moteur, toutefois, n'ont pas donné les résultats escomptés: étant donné la faible disponibilité des paramètres et des informations sur les unités d'entraînement appropriées, Kocherigin dû se contenter uniquement de formuler des hypothèses, frustrés par le fait que même le remplacement éventuel de la date de livraison M-90 annoncée assez longue. D'après les sources consultées, il semble que chaque tentative a été déjouée par la situation difficile dans laquelle l'industrie soviétique du moment: en effet, même le M-82, le moteur est presque le plus approprié pour le remplacement, était loin d'être suffisant pour garantir la performance, en particulier en termes de puissance, de sorte que nous avons dû demander pour un jour et amélioré de manière significative. Le projet, cependant, est resté au point mort. Incapable de voler le prototype dell'OPB-5 semble avoir été stationné en attente d'une évacuation de la situation jusqu'en 1942, mais malheureusement, l'attaque allemande contre l'Union soviétique et la décision de donner la priorité à la construction du Pe-2 comme avion d'assaut, suite à l'abandon du projet et la démission de l'ensemble du bureau Kocherigin, sera ensuite intégré dans l'autre équipe de conception .

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/opb_5.htm

