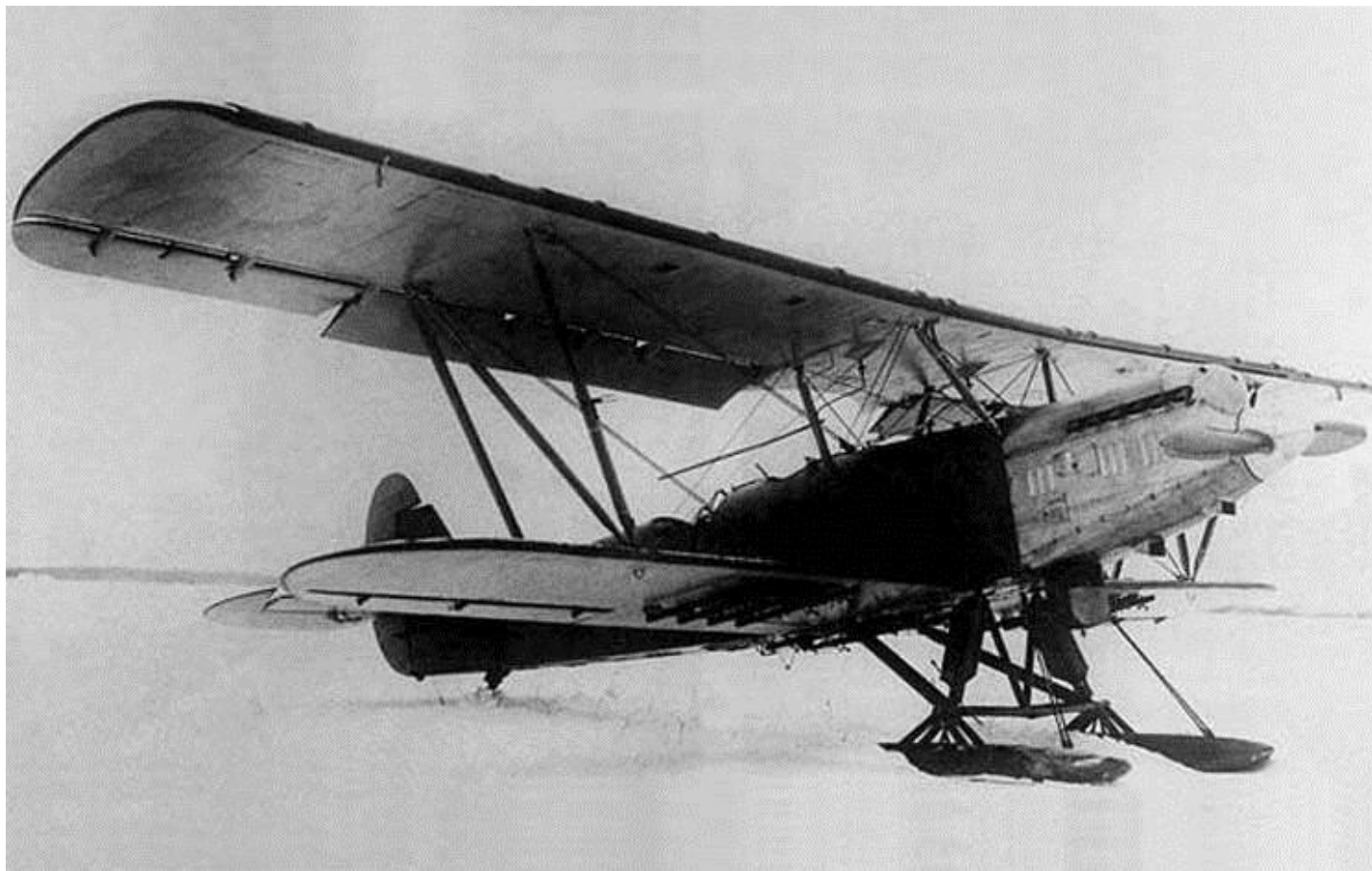
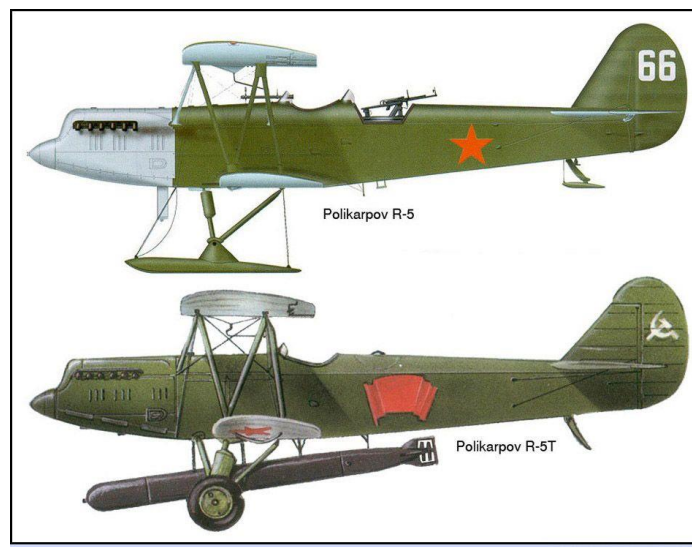


Polikarpov R-5



Le R-5 fut conçu par le bureau d'études de Polikarpov afin de remplacer le Polikarpov R-1, alors avion de reconnaissance et bombardier léger standard des forces aériennes soviétiques. Le prototype effectua son vol inaugural en 1928 avec un moteur BMW VI à 12 cylindres en V. Il était construit principalement en bois. C'était un biplan à train classique fixe, biplace en tandem dans des cockpits ouverts, armé d'une mitrailleuse PV-1 de 7,62 mm synchronisée et d'une mitrailleuse DA ou DG-2 (Degtyaryov) de 7,62 mm en place arrière. Il emportait également 250 kg de bombes. L'aile supérieure était plus grande que l'aile inférieure. Les tests étatiques commencèrent en octobre 1928. Son évaluation fut assez longue et il entra en production en série en 1930, avec comme moteur le Mikouline M-17, une construction sous licence du BMW VI. La production fut de 30 exemplaires en 1930, 300 en 1931, 660 en 1932 et 1150 en 1933. En définitive, entre 4914 et 4995 exemplaires furent produits en 6 ans. Destiné d'abord à la reconnaissance et à l'attaque légère, il fut décliné en plusieurs versions pour l'attaque légère, comme hydravion et même comme avion de transport de passagers. 1000 appareils furent construits pour Aeroflot sous la désignation P-5. Ils pouvaient emporter 2 passagers ou 400 kg de fret, ou disposer de cabines fermées, voire emporter des containers sous les ailes appelés "Kasseta" capables d'emporter 7 passagers chacun, pour un total de 16 adultes. Des P-5 équipés de skis et de "Kasseta" jouèrent un rôle-clé dans le sauvetage de l'équipage du brise-glace Tcheliousskine, qui coula en 1934. L'appareil entra en service au sein des VVS en 1931 et pas moins de 5000 exemplaires furent construits pour eux, équipant plus de 100 régiments. Il remplaça le Polikarpov R-1 et le Tupolev R-3. Il fut également vendu à la force aérienne mongole. Les R-5 des forces aériennes de ces 2 pays furent également engagés contre les Japonais en 1939, lors de la bataille de Khalkhin Gol. Les R-5 soviétiques prirent une part active lors de l'invasion de la Pologne la même année, ainsi que contre les Finlandais lors de la guerre d'Hiver en 1939-1940. Les Finlandais capturèrent plusieurs R-5, mais sans les utiliser eux-mêmes. Les R-5 furent surnommés "hermosaha" (nerve saw en anglais). L'Espagne Républicaine acquit 31 exemplaires en novembre 1936, et les déploya lors de la guerre civile. Jugés trop lent, ils furent vite relégués au bombardement de nuit. Ils furent surnommés "Rasante", ce qu'on peut plus ou moins traduire par "volant bas". En mars 1939, il en restait 7 en bonne condition, qui furent réutilisés par la force aérienne espagnole. Enfin, l'Iran et la Turquie reçurent également des R-5.

Les R-5 étaient toujours en service lors de la seconde guerre mondiale, où ils furent utilisés comme avions de liaison et bombardiers de nuit, dans des raids de nuisance comme le Po-2, jusqu'en 1944. Dès 1941, ils étaient retirés des premières lignes, bien que 32 unités l'utilisaient encore. Les versions civiles, elles, étaient encore en service après-guerre.



Source : <https://aviationsmilitaires.net/v3/kb/aircraft/show/488/polikarpov-r-5>

Version anglaise Wikipédia

The **Polikarpov R-5** ([Russian](#): P-5) was a [Soviet](#) reconnaissance bomber aircraft of the 1930s. It was the standard light bomber and reconnaissance aircraft of the [Soviet Air Force](#) for much of the 1930s, while also being used heavily as a civilian light transport, some 7,000 being built in total.

Development and design

The R-5 was developed by the design bureau led by [Nikolai Nikolaevich Polikarpov](#)^[1] as a replacement for the R-1 (an unlicensed version of the [DH.9A](#) built in Russia) which served as the standard reconnaissance and light bomber aircraft with the [Soviet Air Force](#). The prototype first flew in autumn 1928,^[2] powered by an imported [German BMW VI](#) V-12 engine. It was an unequal-span [single-bay](#) biplane of mainly wooden construction. After extensive evaluation, the R-5 entered production in 1930, powered by the [Mikulin M-17](#), a licence-built copy of the BMW-VI, as a reconnaissance bomber.^[3] Further modified versions were produced to serve as floatplanes, ground-attack aircraft and civil transports. The **R-5SSS**, an improved reconnaissance bomber with improved streamlining, served as the basis for the [Polikarpov R-Z](#), which succeeded the R-5 in production.

Operational history



Polikarpov, R-5

The aircraft R-5 was designed by Nikolai Polikarpov in 1928. The aircraft was taken into the Soviet Air Force's use in 1931. They operated 5,000 aircraft R-5. Over 1,000 aircraft simplified for civilian needs were manufactured for [Aeroflot](#) under the designation P-5 (Russian: П-5).^[4] The R-5 became the standard reconnaissance and attack aircraft with the Soviet Air Force, being used in large numbers, with over 100 regiments equipped with the R-5.^[3] R-5s served with the Soviet Air Force and [Mongolian People's Air Force](#) during the 1939 [Battle of Khalkhin Gol](#) fought against the [Japanese](#) and, took active part in the [Soviet invasion of Poland \(1939\)](#), and the 1939-40 [Winter War](#) against [Finland](#), where they were known as the *hermosaha* ("nerve saw"). The Finns downed and captured several R-5s, but none were taken into operational service. They remained in service during the [war against Germany in 1941-45](#), where they were mainly used as night bombers and liaison aircraft, serving until 1944.^[5] The Chinese province of [Xinjiang](#) received a number of R-5s in 1933, and when a [rebellion](#) threatened to overthrow the pro-Moscow governor of Xinjiang, [Sheng Shicai](#), the Soviet Union [intervened](#), with Soviet-flown R-5s bombing rebels near [Ürümqi](#). R-5s remained in use for training purposes in Xinjiang in 1938.^[6]

R-5s were also used by the [Spanish Republican Air Force](#) in the [Spanish Civil War](#), 31 being sold to Spain. These arrived in November 1936, and were quickly deployed on combat operations, but were found to be slow and were relegated to night bombing.^[7] Seven R-5s remained in good condition in March 1939. The aircraft was known as the "*Rasante*" (roughly translated as "Low flying") in the Spanish Republican Air Force. Civil versions of the R-5 were used in large numbers, mainly by Aeroflot. They were used to carry up to 400 kg (882 lb) of freight, with many being fitted with an enlarged rear cockpit to carry two passengers. Other aircraft were fitted with enclosed cabins for passengers. P-5s could also be used to carry underwing containers (or *Kasseta*) for freight or passengers with one P-5 carrying 16 adults, including seven in each *Kasseta*.^{[3][8]} Ski-equipped P-5s carrying *Kasseta* paid a key role in the rescue of the crew of the icebound Soviet steamship [Chelyuskin](#) in 1934.^[3] Civil R-5s remained in service until after the end of the [Second World War](#).^[5]

