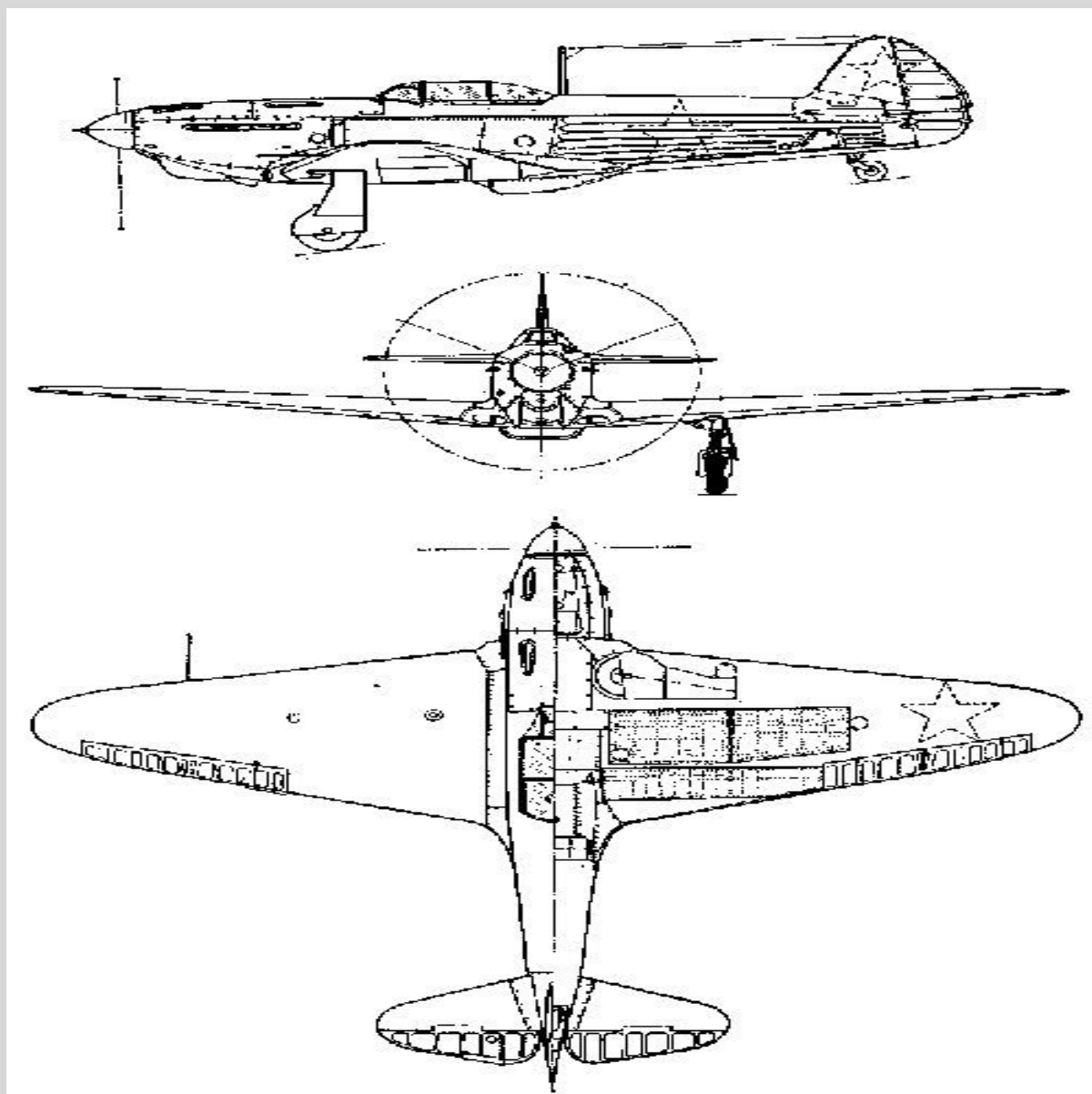


Nom de l'avion : Yakovlev Yak-1M

Type d'avion : Chasseur-bombardier monomoteur monoplace

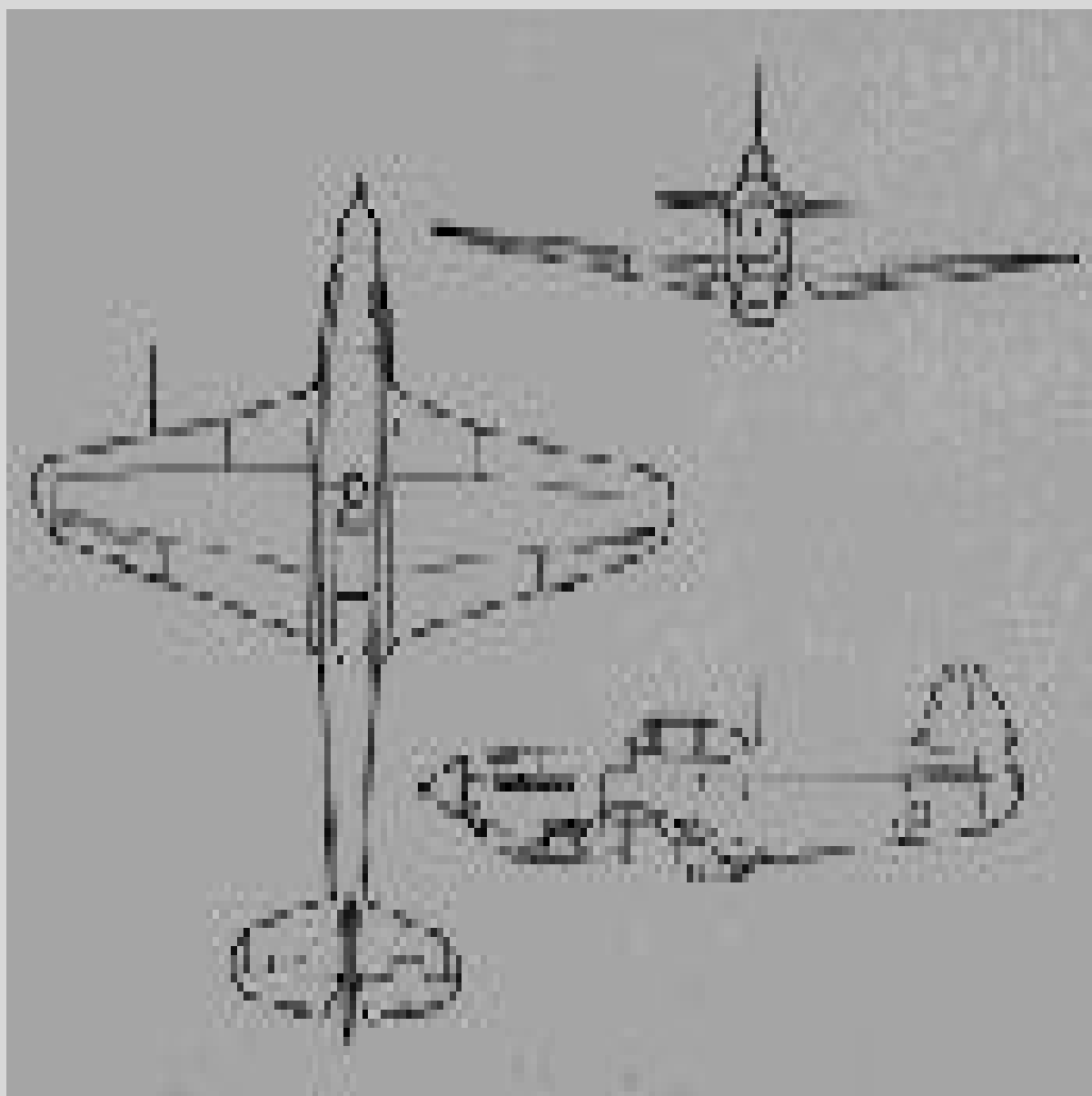


MOTORISATION

Klimov M-105PF-1

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

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

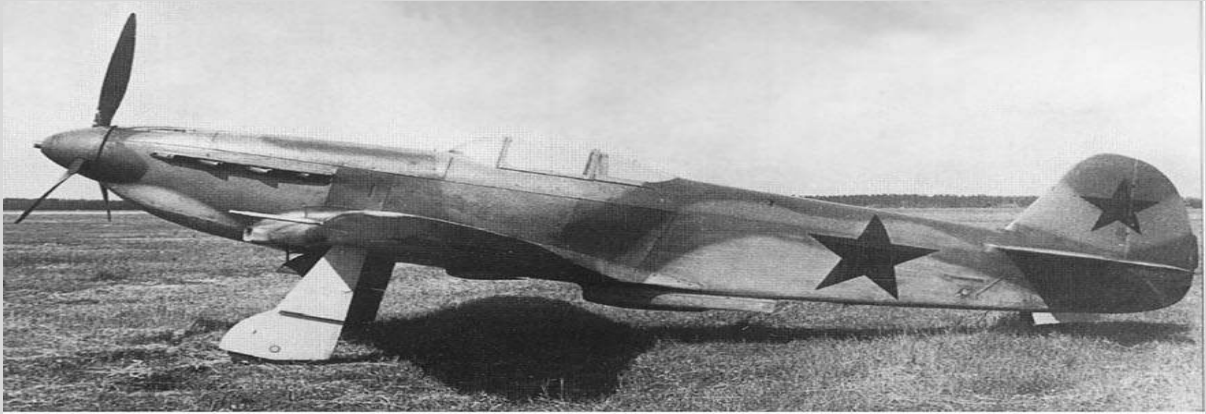


ARMEMENT

1 canon ShVAK

1 mitrailleuse Beresin de 12,7 mm

6 roquettes RS82BS

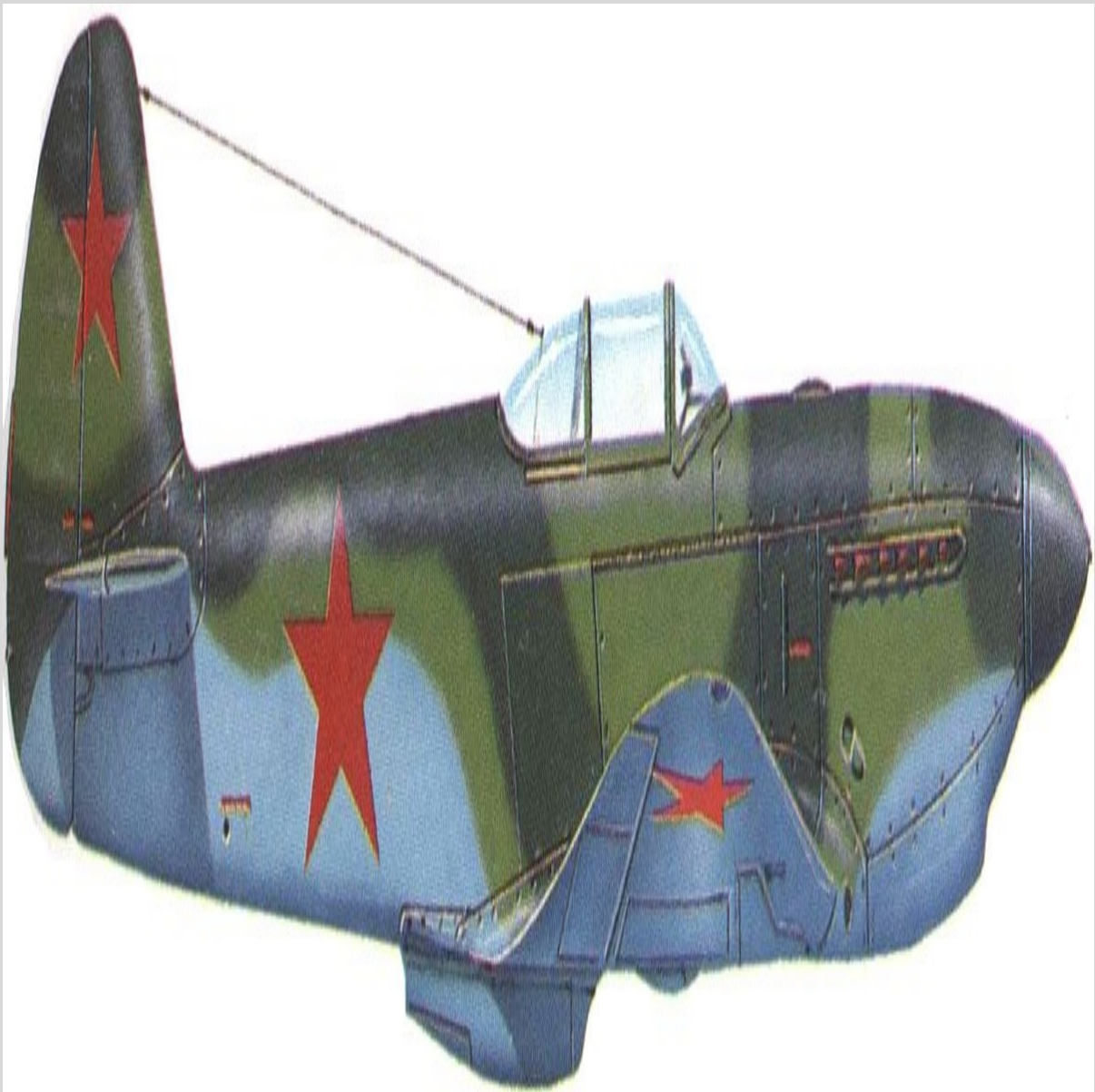


PERFORMANCES



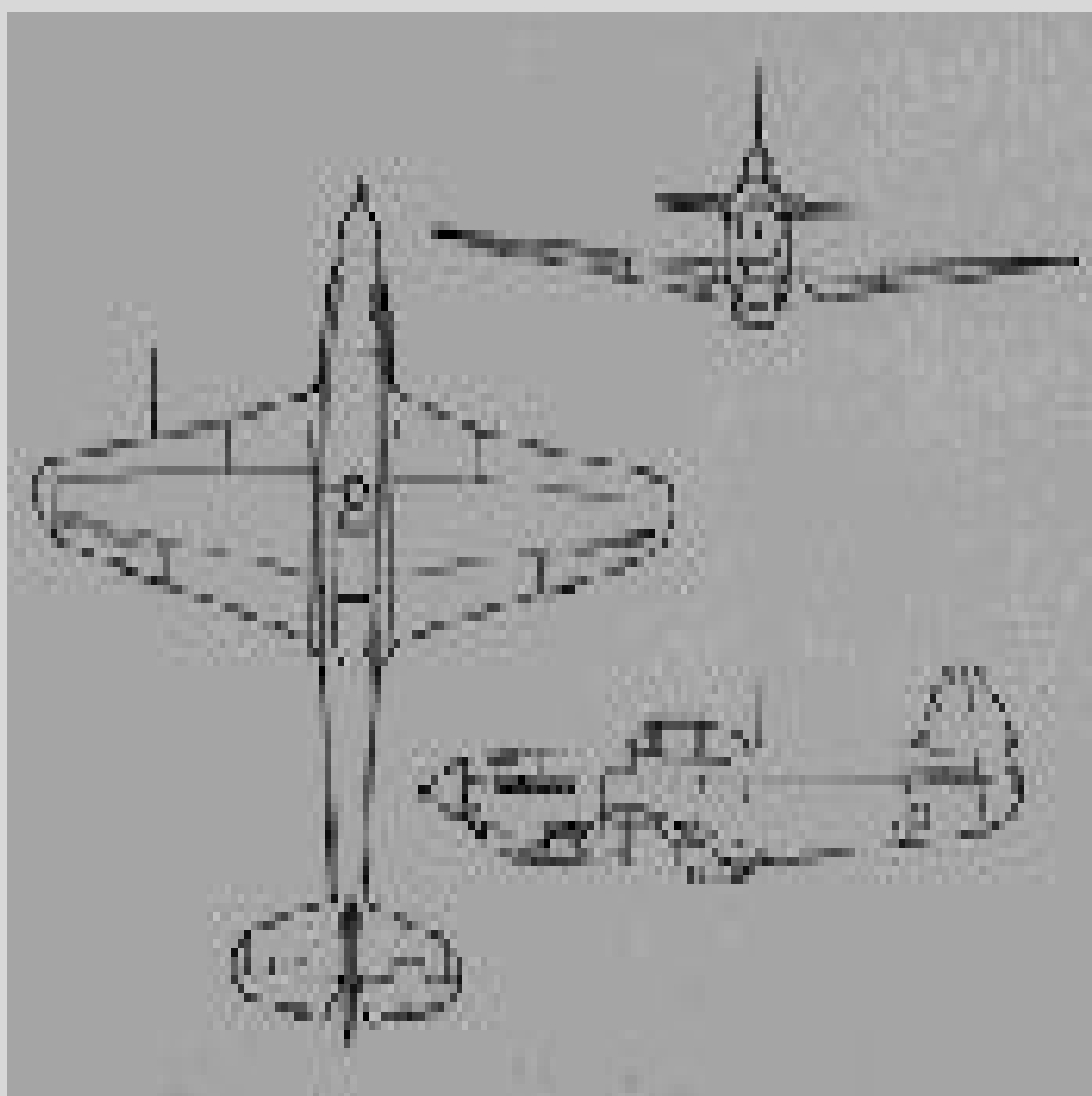
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
0 m	0 m	0 m	0 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg



HISTOIRE

C'est le Yakovlev Yak-1 qui fut choisi par les pilotes du G.C 3 comme première monture. Soucieux de faire de leur mieux pour les pilotes français, les soviétiques, pensaient que les pilotes préféreraient des appareils américains ou anglais dont ils disposaient, les pilotes auraient donc pu porter leur choix, sur les Bell P-39 Airacobra, Curtiss P-40 Kittyhawk, Supermarine Spitfire, Hawker Hurricane ou bien sur les autres appareils russes disponibles comme les Mikoyan-Gurevitch MIG-3 ou les Lavotkin La-3. La raison du choix d'un appareil russe est en elle même peut être de bonnes politiques, mais le choix du Yak est raisonné car à cette période il était sans conteste ce que les soviétique pouvaient proposer de meilleur. Et ce choix fut fait après l'essai des autres appareils. C'est en 1939 que l'Union Soviétique annonce une spécification pour un nouveau chasseur, le meilleur des 4 projets proposés était l'oeuvre d'un jeune ingénieur Alexander S.Yakovlev, qui n'avait jusqu'à ce moment dessiné que des planeurs et des avions légers. Son Yakovlev Ya-26 lui apporte la célébrité et il devient dès juin 1941 le principal chasseur soviétique. A cette époque la désignation officielle I-26 se transforme en Yakovlev Yak-1 conformément à la nouvelle réglementation. Ce même mois les allemands envahirent le territoire de la Russie et les chaînes de production furent déplacées 1600 km à l'est, à Kamenk-Uralsk. Malgré ce contre-temps, la production ne fut retardée que six semaines, fin 1941 500 Yakovlev Yak-1 sont en unités. Conçu avec une aile en bois et un fuselage de construction tubulaire, le Yak est construit en matériaux non stratégiques, il est de plus solide et facile à entretenir. Ses caractéristiques de vol sont excellentes même si on peu lui reprocher un armement bien léger face à ces homologues allemands. Une version biplace d'entraînement désignée Yakovlev UTI-26 puis Yakovlev Yak-7V. Un des défauts du Yakovlev Yak-1 était une mauvaise visibilité vers l'arrière se problème fut résolu par la suppression de l'arête dorsale et l'adoption d'une verrière totalement vitrée pour dégager la vision du pilote vers l'arrière. En même temps la prise d'air du radiateur d'huile fut supprimée et reportée sur deux ouvertures à l'implanture des ailes, les conduits de refroidissement profondément modifiés de plus son envergure était réduite diminuant la trainée et le poids de l'avion et par là même améliorant ses performances. Ce modèle désigné Yakovlev Yak-1M gagnait 50km/h de vitesse et 100m/min de taux de montée. Le Normandie utilisa principalement le Yak 1M, ainsi que le Yak 7 comme appareil de conversion lors de l'arrivée des pilotes en Union Soviétique. Il faut noter que les Yakovlev Yak 7 utilisés pour la formation son dépourvus de train escamotable. Le Yakovlev Yak-1 dans sa version première fut beaucoup utilisé par les régiments de femme, comme le 73 ème IAP dont le plus célèbre pilote fut le capitaine Lily Litvyak .

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/yak_1m.htm



1000000