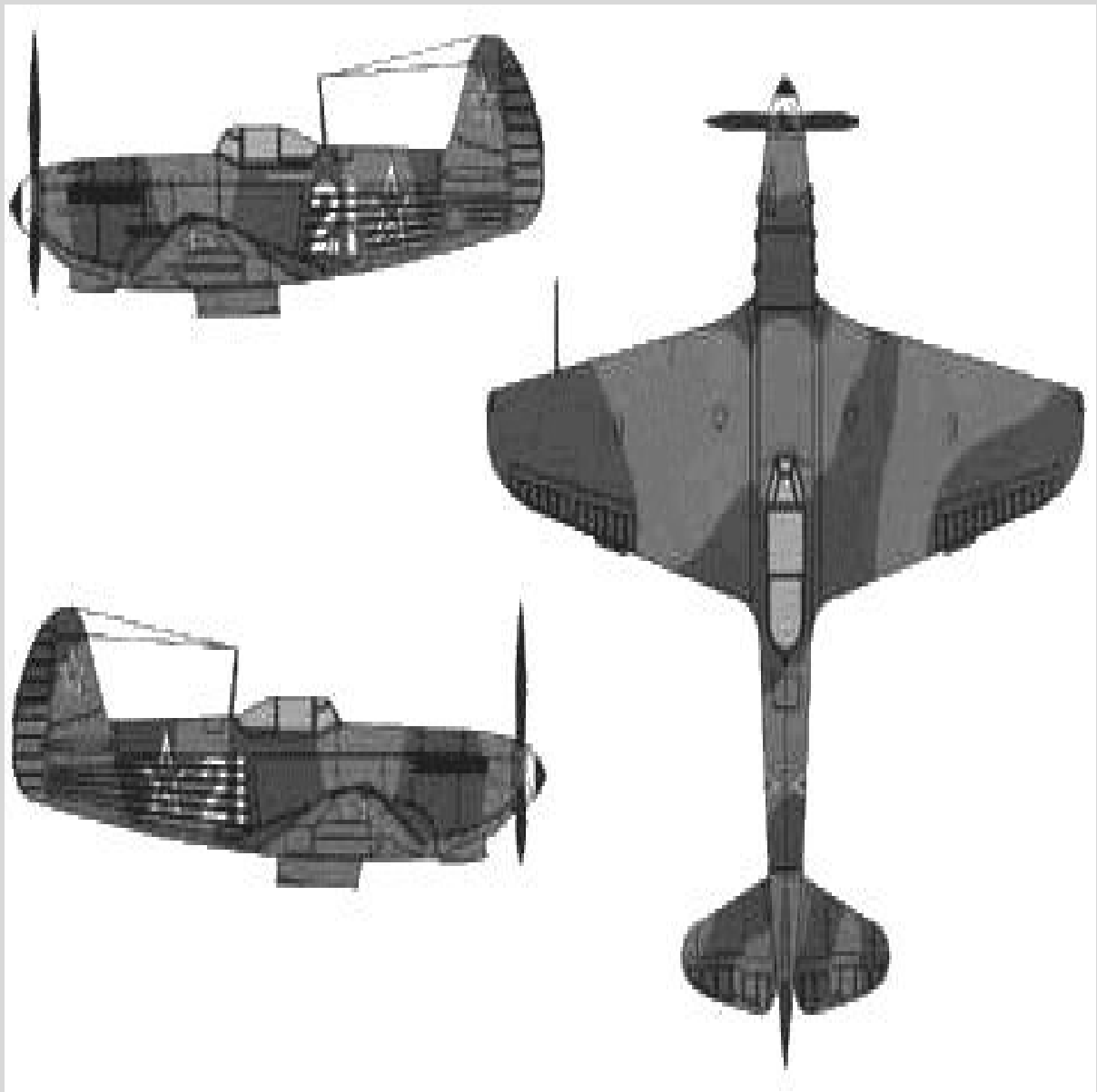


Nom de l'avion : Yakovlev Yak-9 DD

Type d'avion : Chasseur d'escorte monomoteur monoplace



MOTORISATION

Klimov M-105RD

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

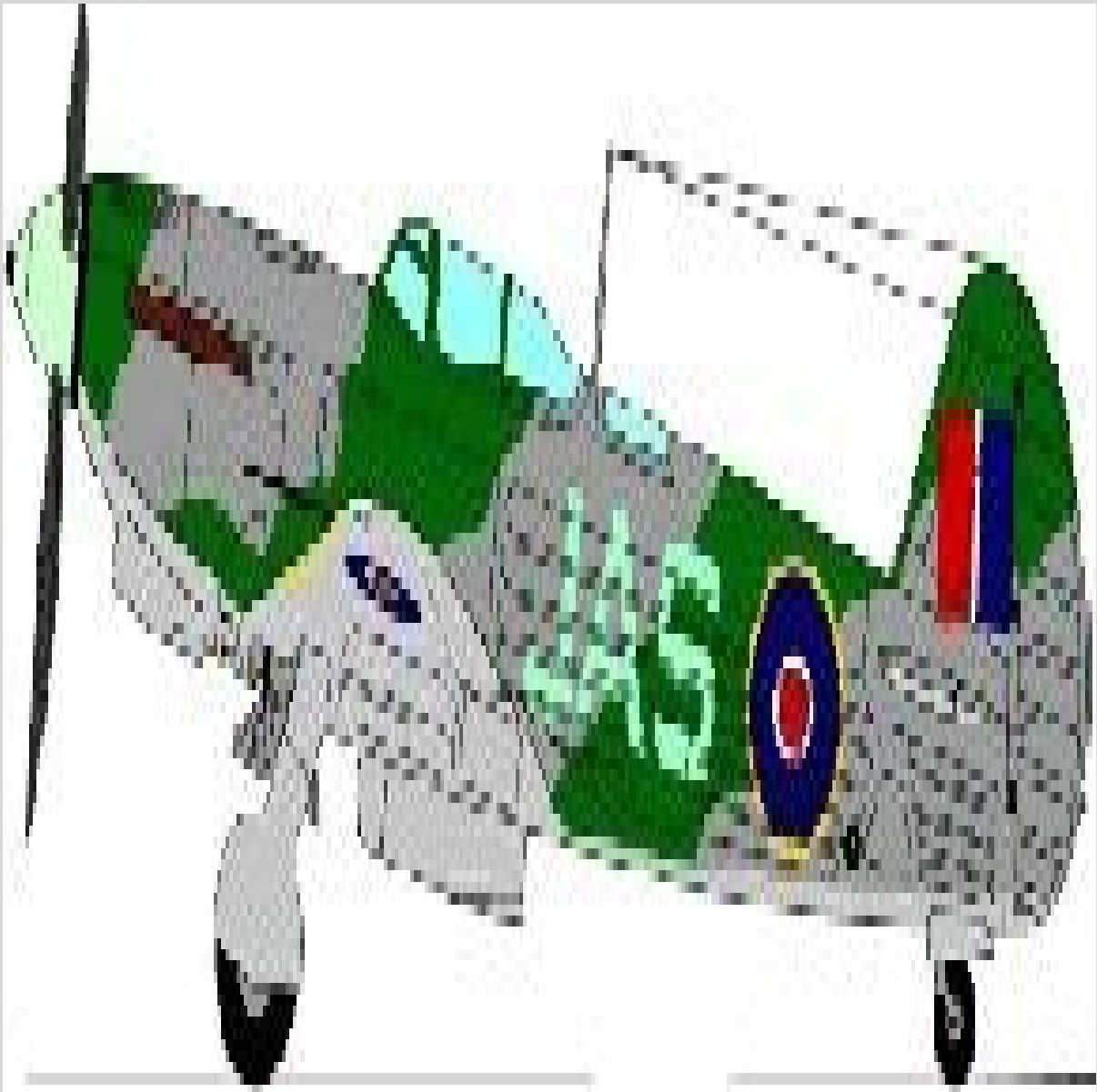
ARMEMENT

PERFORMANCES

Rayon action= maxi: 2200 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
0 m	0 m	0 m	0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg

HISTOIRE

Le Yak-7 avait montré à la fois un potentiel et des insuffisances. Il faut dire que le manque de matériaux stratégiques, en particulier l'aluminium, y était pour beaucoup et gréva par ailleurs beaucoup de projets en URSS. Le Yak-7DI par exemple, était l'exemple de ces prototypes qui, incluant des parties en aluminium, montrèrent des capacités supérieures. Celui-ci disposait de longerons en aluminium. Une version entièrement métallique, donc plus légère et plus résistante, serait prometteuse. Ce n'est qu'en 1942 que ces ressources devinrent disponibles.

Le Yak-9, à la base un Yak-7DI entièrement métallique, vola dans l'été cette année-là. Il se caractérisait aussi par une roulette de queue rétractable. Il se montra très nettement supérieur en combat aérien. Il entra en service en octobre 1942 et servit lors de la bataille de Stalingrad. Le Yak-9 se montra adaptable à tous types de missions, et put servir aussi bien à l'escorte qu'à l'attaque au sol, voire à la lutte anti-chars. Il se montra plus rapide et plus maniable que le Bf-109, mais moins armé. Ses excellentes capacités de vol permirent de le faire évoluer, à travers 2 dessins d'ailes différents, 5 motorisations, voire 6 arrangements de réservoirs de carburants. Excellent en combat rapproché, il finit par se révéler égal, voir supérieur, au Bf-109G et au Fw-190A-4. De même que pour le Yak-3, la Luftwaffe ordonna de rompre le combat en cas de rencontre avec un Yak-9. A la mi-1944, c'était le principal chasseur soviétique. Le régiment Normandie-Niemen furent rééquipés de Yak-9 après la bataille de Smolensk, à la mi-1943. Ils en reçurent en tout 51 exemplaires, qui furent remplacés par le Yak-3 fin 1944. Les Yak-9U entrèrent en service en octobre 1944 et, en deux mois, abattirent 27 FW-190 et un Bf-109G pour la perte de deux d'entre eux. Cette version permit aux Soviétiques d'acquérir la suprématie aérienne. Il se révéla égal au P-51D. Par rapport au Yak-3 destiné au combat à basse altitude, le Yak-9U était plutôt taillé pour les combats à altitude moyenne. Le 22 mars 1945, le L.I. Sivko, sur Yak-9, fut le premier pilote soviétique à descendre un Me-262. 14579 exemplaires furent construits pendant la guerre. Il fut construit à 16769 exemplaires jusqu'en 1948. Le Yak-9 connut 22 versions différentes, dont 15 furent produites en série. Au moins 8 exemplaires sont exposés, dont un à Monino et un autre à Belgrade. Depuis le début des années 1990, Yakovlev reconstruit des Yak-9 selon les plans d'origine, avec des moteurs Allison V-1710 et destinés aux amateurs de warbirds. Ils sont désignés Yak-9UM. Le Yak-9 fut versé à nombre de forces aériennes, dont la Corée du Nord (79 Yak-9P) qui l'utilisa lors de la guerre de Corée. Il fut également en service en Albanie (12 acquis en 1951), Bulgarie (120 Yak-9M, 30 Yak-9P, 30 Yak-9U), Chine (160 Yak-9P), Hongrie (120 Yak-9P surnommés Vércse, crécerelle, acquis en 1949 et en service jusqu'en 1957), Mongolie (34 exemplaires à partir de 1945), Pologne (131 Yak-9P de 1947 à 1953 dans la force aérienne, 6 exemplaires en service aussi dans la marine), en Yougoslavie (16 Yak-9T, 40 Yak-9P, 47 Yak-9D, 68 Yak-9U de 1944 à 1959).

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_9dd.htm

