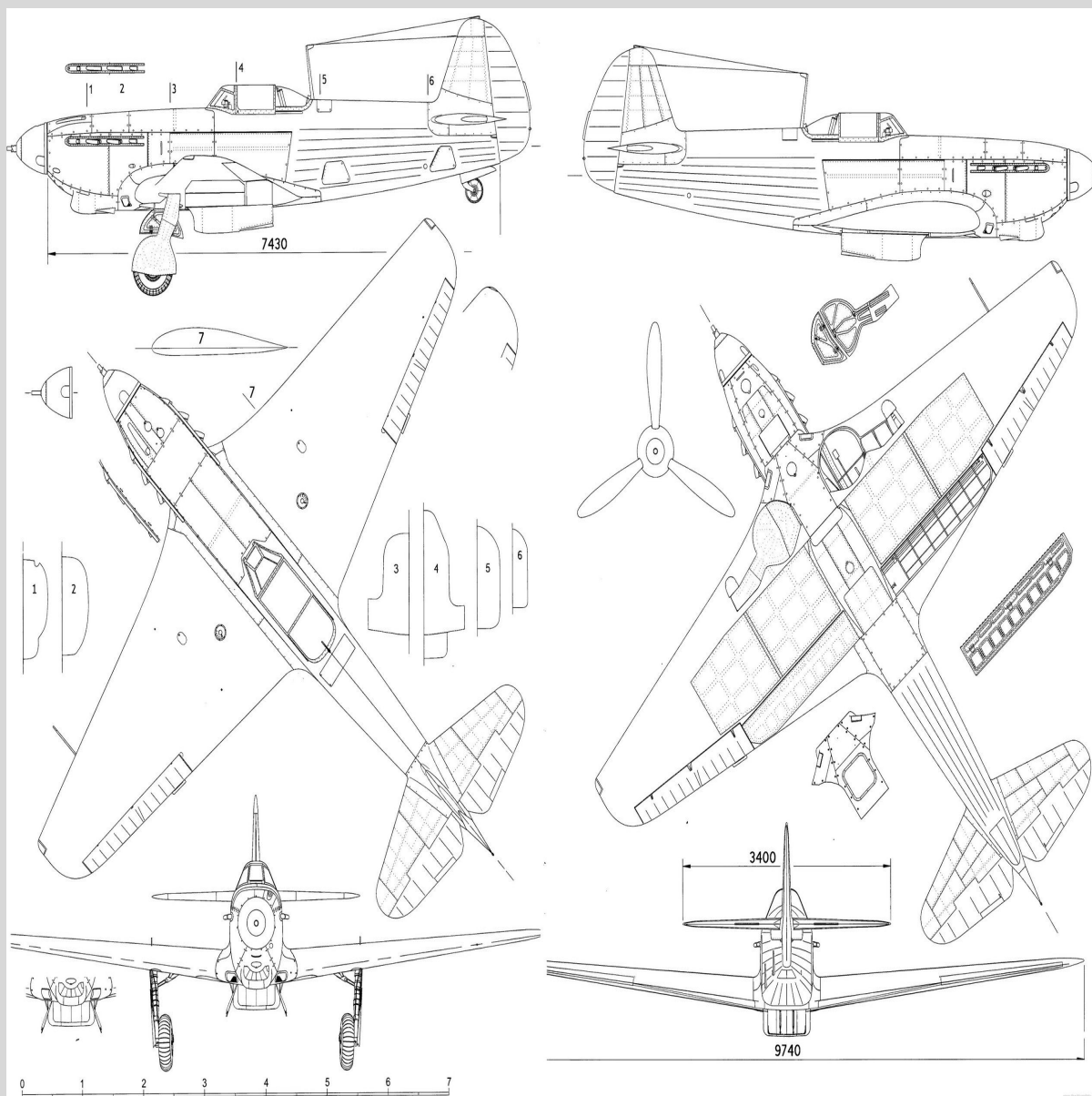


Nom de l'avion : Yakovlev Yak-9T-37

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

1 canon Nudelman-Suranov 37 avec 30 coups

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

Conception Au cours du printemps 1942, les alliages d'aluminium redevinrent plus courants en URSS et l'équipe de Alexander Sergueïevitch Yakovlev décida de concevoir une version de reconnaissance à long rayon d'action du Yakovlev Yak-7, le Yakovlev Yak-7D. Une nouvelle voilure fut conçue, avec une envergure plus courte mais la même surface alaire. Elle était constituée par deux longerons métalliques en H, recouverts par un revêtement de contre-plaqué de bouleau, imprégné de bakélite. Le volume intérieur, dégagé par l'emploi de métal, fut mis à profit pour installer pas moins de huit réservoirs structuraux. L'amélioration semblant prometteuse, Yakolev décida d'étudier un chasseur équivalent, sous le nom de Yakovlev Yak-7DI, combinant un fuselage de Yakovlev Yak-7B avec les nouvelles ailes pour réduire la masse. Le nombre de réservoirs fut cependant réduit à quatre, la mitrailleuse UB sur la droite du capot fut, elle aussi, enlevée dans le même but et, pour améliorer la visibilité vers l'arrière, la canopée arrière du Yakovlev Yak-1B en plexiglas fut montée. Les essais menés à la fin de l'été se révélant satisfaisants, l'avion fut mis en production sous la nouvelle désignation de Yakovlev Yak-9, avec le nombre de réservoirs d'aile ramené à deux. La production en série commença avant la fin de l'année et dès décembre 1942, les premiers exemplaires arrivèrent dans les unités de combat. Au début de 1943 apparut la première variante, le Yakovlev Yak-9T, le T signifiant Tiajélowooroujénÿi (lourdement armé), qui embarquait en lieu et place du canon ChVAK de 20 mm, un NS-37 de 37 mm tirant lui aussi entre les pales. Pour laisser la place à la culasse de cet imposant canon, l'habitacle fut reculé de quarante centimètres. Après les essais, cette variante arriva dans les unités au printemps 1943. Dans le même temps, la VVS, maintenant que l'Armée rouge avançait, avait besoin de chasseurs à plus long rayon d'action pour compenser la possible absence d'aérodromes avancés. Le besoin fut satisfait par le Yakovlev Yak-9D qui, récupérant quatre réservoirs d'aile, avait un rayon d'action de 1400 kilomètres, au lieu de 900. Déployé dès 1943, le Yakovlev Yak-9D fut cependant grandement amélioré par les études aérodynamiques du TsAGI, au début 1944 pour compenser l'augmentation de masse due aux réservoirs supplémentaires. Pour simplifier la production en évitant les différences entre le Yakovlev Yak-9D et le Yakovlev Yak-9T, on décida de reculer aussi le poste de pilotage sur le premier. La modification donna naissance au Yak-9M qui entra en production au printemps 1943. Le recul du poste de pilotage fut assez populaire chez les pilotes car, sans dégrader outre mesure la visibilité dont ils bénéficiaient, il supprimait la tendance à piquer dont le Yakovlev Yak-9 avait hérité de son ancêtre le Yakovlev Yak-7 qui le rendait moins vif dans les manœuvres que le Yakovlev Yak-1B. Les améliorations comprenaient aussi l'emploi d'une canopée largable, pour faciliter l'évacuation de l'appareil, et des filtres à air améliorés. Cependant, durant l'hiver

42-43, les avions employés sur le terrain dans des conditions sommaires, la plupart du temps stationnés à l'extérieur, avaient souffert de nombreux accidents à cause d'une dégradation rapide de leur revêtement de bouleau. A la suite d'un avertissement personnel de Staline, le bureau Yakovlev plancha alors sur une grande série de modifications pour améliorer la durabilité et les performances de l'avion. Le radiateur d'huile fut déplacé comme sur Yakovlev Yak-3 à l'emplanture des ailes, le gouvernail, les volets et les ailerons repensés avec des compensateurs réglables au sol, la roulette de queue redevenait escamotable comme sur le premier prototype, les revêtements de contre-plaqué en bouleau étaient maintenant protégés par de la toile vernie, le moteur était pourvu de tuyères d'échappement à effet propulsif . Le nouvel avion désigné Yakovlev Yak-9U (Ouloutchchényï, amélioré), aurait dû être motorisé par le nouveau Klimov M-107A . Mais les problèmes de mise au point de celui-ci, qui provoquèrent la perte du prototype en février 1943, amenèrent à lui préférer le M-105PF plus fiable . L'armement fut aussi augmenté avec la réapparition de la deuxième mitrailleuse UB de capot . La variante fut mise en production au début de l'année 1944 et se poursuivit dès lors jusqu'à la fin du conflit . Une variante UT, avec le canon de 37 mm, en fut dérivée .

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_9t37.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/urss/yak_9t37.htm)

