

Nom de l'avion : Yakovlev Yak-9 UTI

Type d'avion : Appareil d'entraînement monomoteur biplace

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

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

Au début des années 1930, Yakovlev étudia un appareil d'entraînement biplace plus moderne que le biplan Po-2. Le nouvel appareil, désigné AIR-10, s'inspirait de l'AIR-9, était monoplane et biplace en tandem, les cockpits étant séparés. Il était également construit en bois et métal et il disposait d'un moteur Shvetsov M-11E de 150 chevaux. Son train d'atterrissage était classique et fixe. Un moteur Renault Bengali de 120 chevaux fut testé, sans succès. Le prototype vola le 11 juillet 1935. Il remporta le concours face à ses concurrents et il fut approuvé par les VVS.

Afin de simplifier sa construction, seul le bois fut utilisé. Le moteur M-11G, de 110 chevaux, fut sélectionné pour la série. De plus, AIR représentant les initiales d'Alexey Ivanovich Rykov, exécuté en 1938, Yakovlev choisit de désigner l'appareil Ya-20. La production en série commença en septembre 1937. L'appareil fut alors désigné UT-2 (uchebno-trenirovochnyi, avion d'entraînement basique et avancé). Il se montra difficile à piloter, avec une tendance à se mettre en vrille. Il fut remplacé par l'UT-2 (1940) doté d'un moteur M-11D de 125 chevaux. Afin d'améliorer sa stabilité, Yakovlev redessina l'aile et agrandit la dérive. le bord d'attaque devenait en flèche et non plus droit. Cela donna l'UT-2M apparu en 1941. L'UT-2 et l'UT-2M furent les principales versions construites. D'autres versions apparurent : l'UT-2N qui servit à tester des amortisseurs de train d'atterrissage, l'UT-2V d'entraînement au bombardement, l'UT-2MV d'attaque au sol légère (il emportait 200 kg de bombes et apparut en 1942), l'UT-2L à cockpit fermé qui, apparu en 1943, servirait de base au Yak-18, et le VT-2 à flotteurs. L'UT-2 pouvait également être équipé de skis. Outre l'Union soviétique, il fut utilisé par la France au sein du Régiment Normandie-Niemen, la Hongrie (33 exemplaires), la Mongolie, la Pologne (47 exemplaires au sein de la force aérienne, au moins 1 dans la marine), la Roumanie et la Yougoslavie. 7243 exemplaires furent construits de 1937 à 1946. Utilisé après-guerre jusque dans les années 1950 (1956 pour la Yougoslavie), il reçut le nom de code OTAN "Mink". Malgré des modifications, il n'eut jamais une bonne tenue en vol et fut remplacé par le Yak-18 pour l'entraînement de base et le Yak-11 pour l'entraînement avancé. Il eut également une carrière dans les aéroclubs d'URSS.

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_9uti.htm

