



Лавочкин

Ла-5

un wiki pour IL2 - battle of Stalingrad

le La-5 s8 (fin 1942) est l'évolution du Lagg-3 avec le moteur **M82** bien mieux que le vieux Klimov VK105PF.

nom	année	moteur	armes	Vitesse max au niveau de la mer	<u>Vitesse à altitude</u>	Vitesse de montée 5km, min	portée km	Vitesse de virage s	poids kg	Quantité produite
La-5	1942	M-82	2 ShVAK [2*200]	509	<u>580</u> <u>6250</u>	6.0	1190	22	3360	1129

caracteristiques générales

- **habitacle** : un pilote
- **Longueur** : 8.67 m
- **Envergure** : 9.80 m
- **hauteur**: 2.54 m
- **surface des ailes** : 17.5 m² (188 ft²)
- **Moteur**: 1 × M82 Engine xx kW (1,850 hp)

Armement

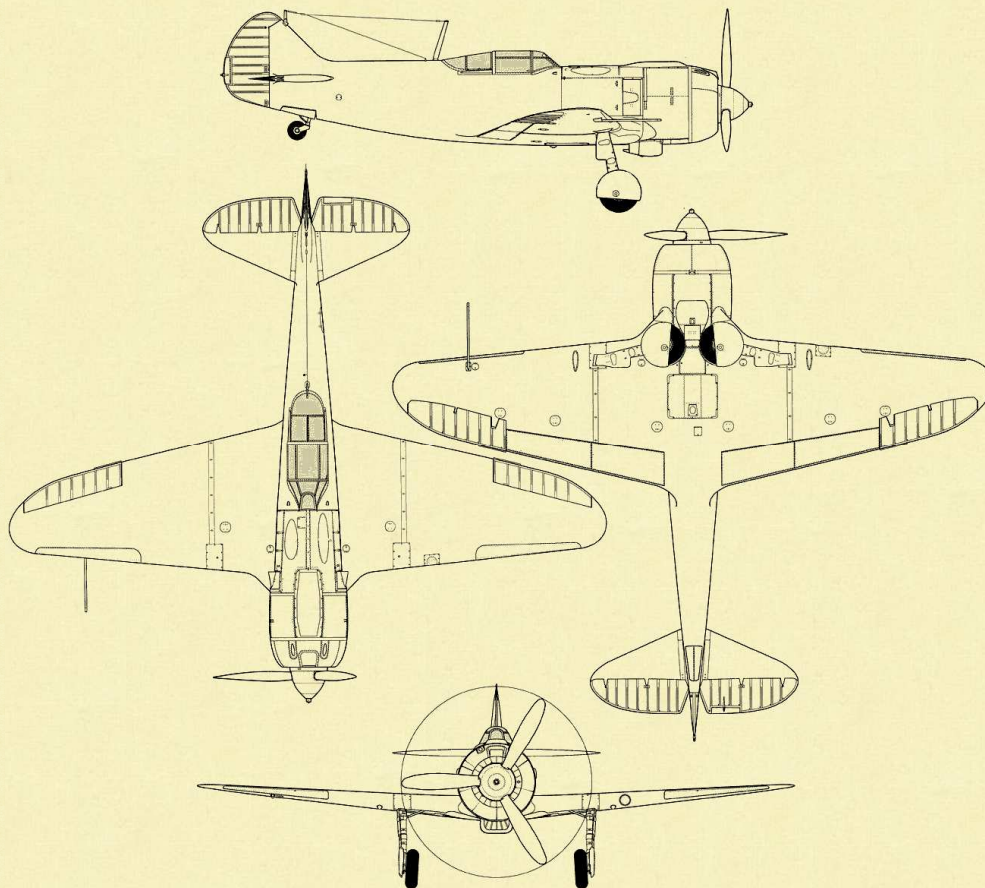
- canons de 2 × 20 mm ShVAK , 200 coups chacun
- 2 × bombes jusqu'à 100 kg chacune

Autres

- bords d'attaques automatiques sustentateurs pour les virages lents
- mode Surrégime d'urgence (Forzatz) 10mn
- réglages des trims pour Aileron / gouverne de direction / gouvernes de profondeurs
- roue arrière libre non verrouillable

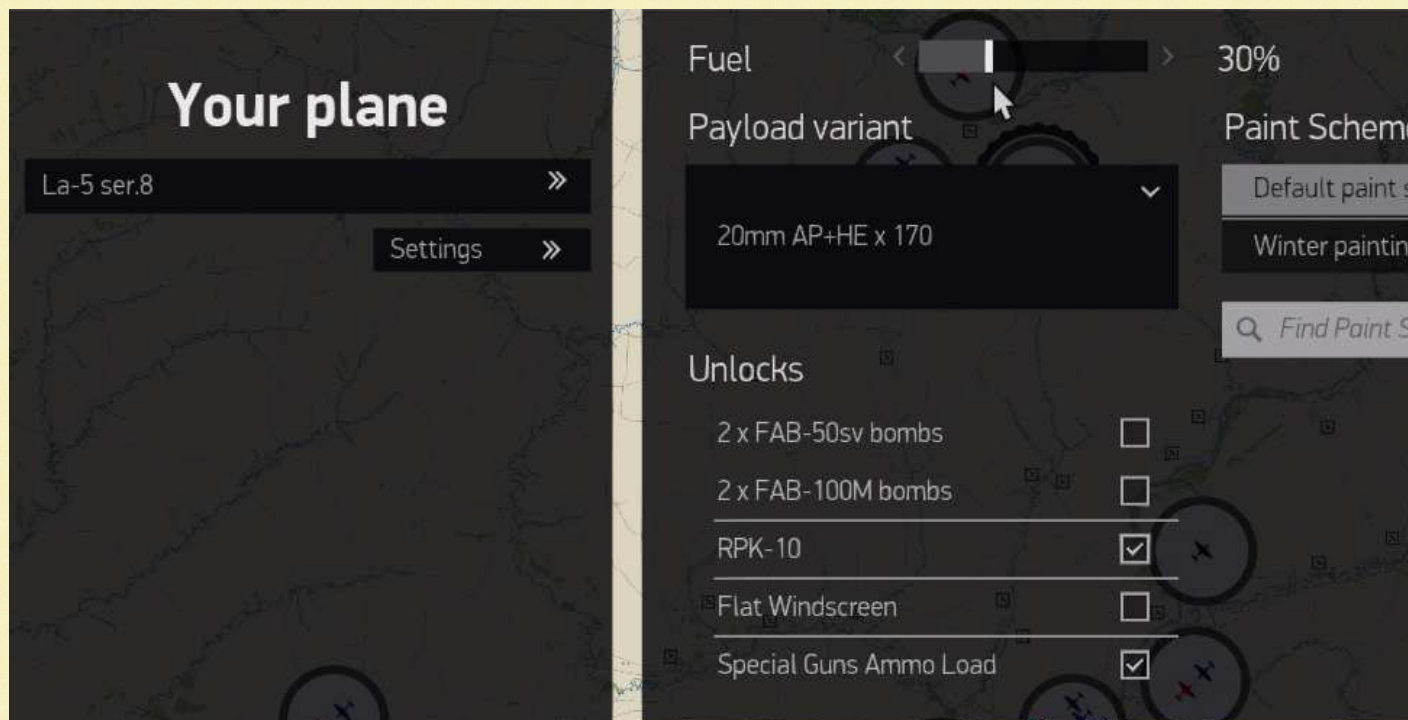
Ce que vous devez savoir :

- Comme le lagg 3, le La-5 est sujet aux décrochages à haute vitesse : ne jamais tourner brutalement pour éviter ce phénomène Pour garder toute l'énergie et la vitesse tourner gentiment à **320/340 km/h**.
- L'avion a un couple important. Dans les montée lente l'utilisation de toute la capacité de la gouverne de direction est nécessaire
- C'est un avion Lourd. Dans les combats on doit donc tenir compte de l'énergie de la masse. La technique du Piquer&Tirer est une méthode adaptée.
- Il peut être rapide, si tous les volets de refroidissement créant des turbulences sont fermés et si l'utilisation de la puissance d'urgence (1500-2000m) est utilisée. (ne jamais dépasser 210° T° et ne jamais utiliser la puissance d'urgence plus de 10mn)
- Ce ne sera jamais le meilleur chasseur de tous les temps du fait des imperfections de ses ancêtres lagg3, mais la puissance des canons de l'armée de l'air Russe est redoutable ! Ces faiblesses peuvent être ses forces si elles sont bien utilisées.
- 250km/h minimum est la vitesse de référence sans volets.



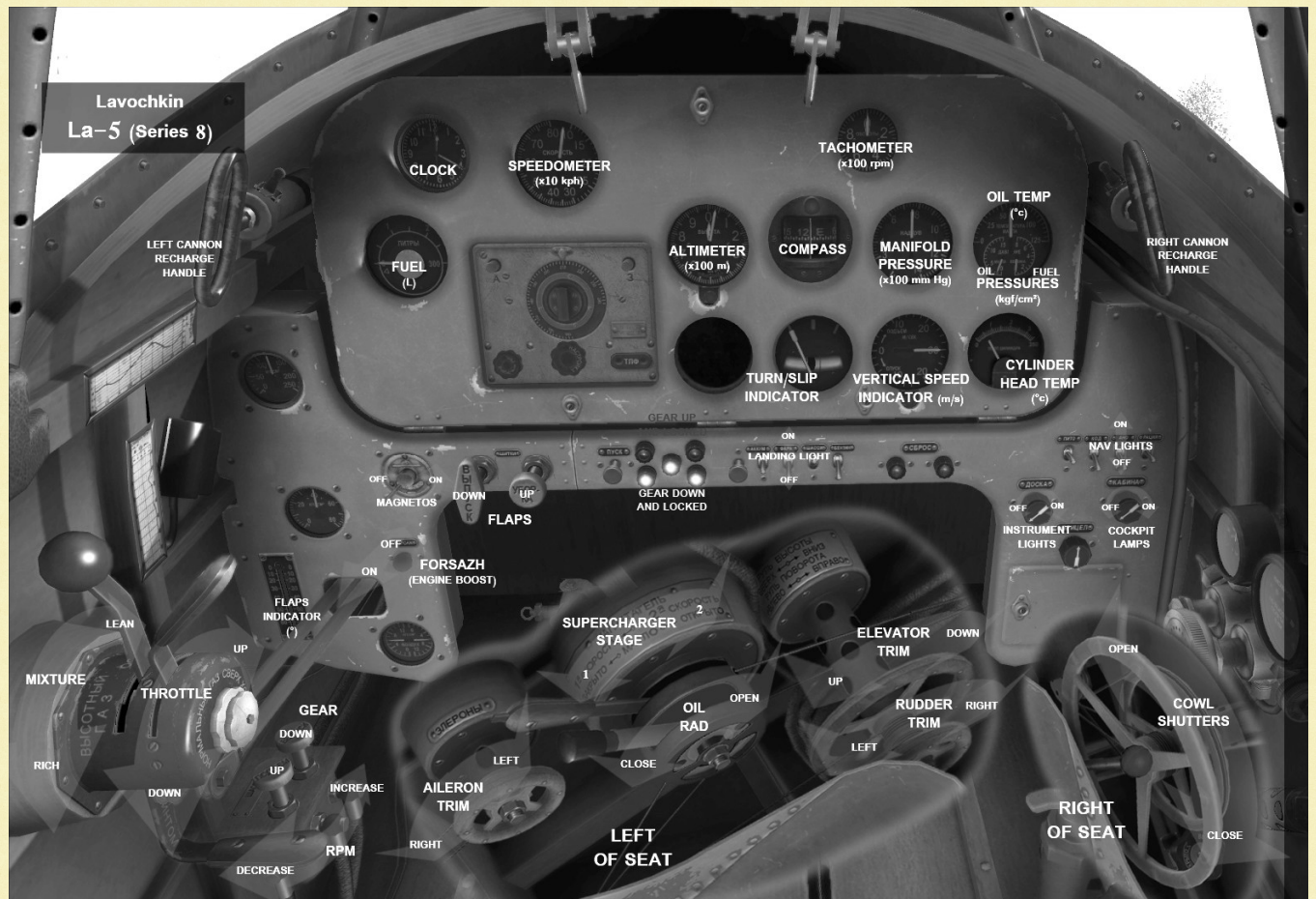
configuration préalable dans le jeu :

Les débutants, pour bien appréhender cet appareil devrait commencer avec seulement 30% de Fuel,
Une verrière normale et non plate (perte de vitesse), Charger les munitions les plus efficaces sur les avions allemands
la radio RPK10 est utile pour retrouver son chemin jusqu'à l'aéroport de base, si vous n'êtes pas un as de la navigation à vue.



Nom	ShVAK
Type	canon
Calibre, mm	20
Vitesse des projectiles, m/s	800
Cadence de tir synchronisé avec l'hélice	<u>800</u>
non synchronisé	750
Poids des balles, g	96
Capacité de pénétration du blindage @ dist. [angle]	25mm @ 150m [90°] 15mm @ 300m [90°]

Cockpit :



~démarrage moteur froid

verifier que toutes les surfaces de controle sont fonctionnelles

verifier le réglage initial des trims

verifier la bonne visibilité, le fonctionnement du zoom et du Track IR

Gazs à 15-20%

mélange plein riche (vers le pilote)

vitesse Helice petit pas (100%) (manette poussée a fond devant)

radiateur d'huile et radiateur events de refroidissement moteurs : fermés

Manette des gaz à 10 mm du point 0 (800/900tr/min)

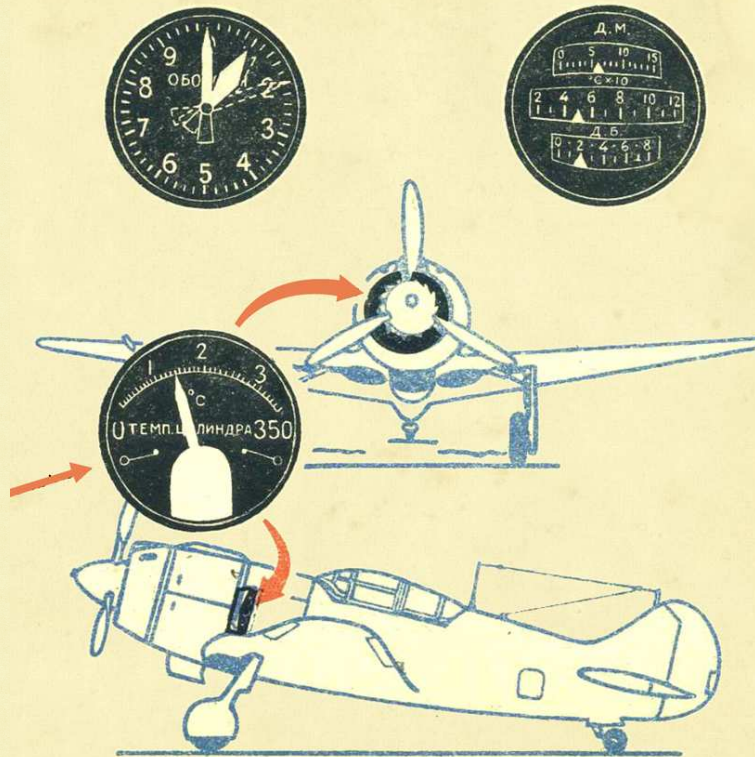
chauffer le moteur jusqu'à obtenir une température d'huile de 40° a

1000tr/mn

Chauffer les pistons moteurs a 1200tr/mn: 120°-215°

Pour augmenter la température des pistons augmenter la pauvreté du mélange

Pour refroidir la température des pistons augmenter la richesse du mélange



~ Roulage

manche à balais en arrière entre les jambes
 pour tourner presser rapidement par à coup le frein
 mélange légèrement apauvrit (80% de richesse, manette approximativement
 verticale)

~ Décollage

Hélice petit pas 100%

Vous pouvez utiliser 15 à 20° de volet si la piste est courte

Si l'avion est lourdement chargé (réservoirs de fuel ou chargement de bombes) vous pouvez utiliser la puissance d'urgence pour le décollage
 Augmenter les gaz progressivement en maintenant le manche à balais vers vous

Comme l'avion a un couple important, corriger avec de petites impulsions avec la gouverne de direction.

Quand vous avez assez de vitesse (70 80km/h) recentrer le manche à balais au milieu pour lever la queue.

à 180km/h tirer gentiment le manche à balais vers vous pour quitter la piste.

Atteindre la vitesse de 250km/h

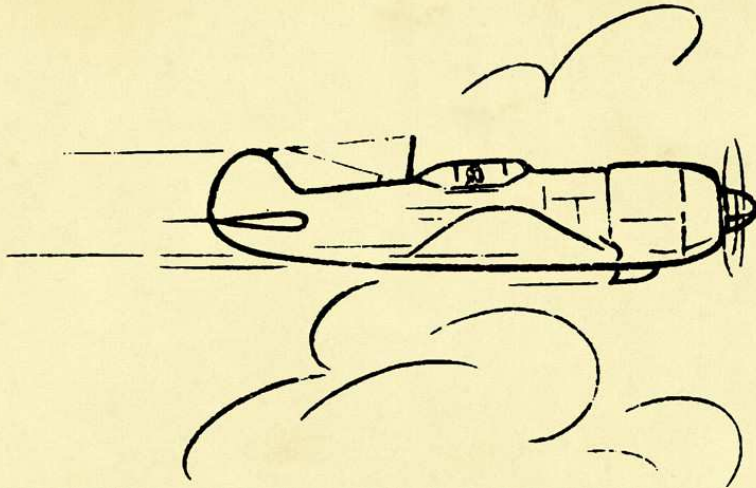
Relevez le train d'atterrissage.

Ouvrez partiellement les volets de refroidissement Huile et moteur si nécessaire pour ne jamais dépasser 210°) et toujours au dessus de 120°

La T° Huile devrait toujours être inférieure à 80° (le radiateur d'huile ne génère que très peu de trainée contrairement au refroidissement moteur)

Trimer vos ailerons / direction / profondeur

volets ramenés a 0 lorsque vous aurez atteint une altitude suffisante.



~ Meilleurs réglages de croisière

2300 tour/minute

mélange richesse à 80%

Pression Manifold à 900mmHg

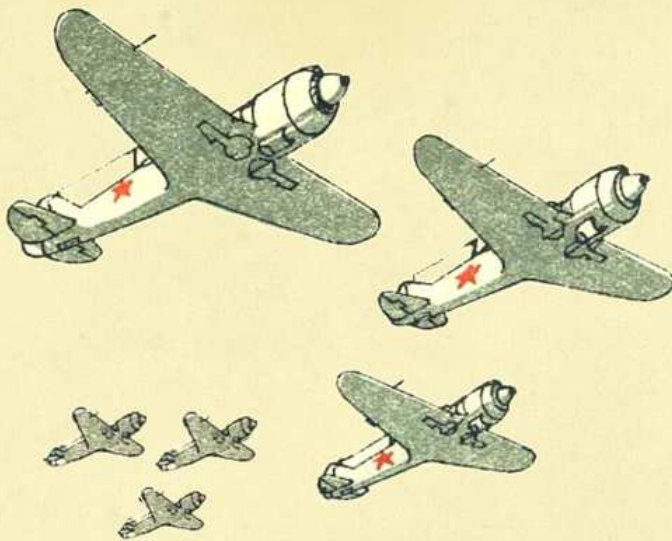
Volets de refroidissement moteurs fermés

refroidissement eau à 50% 100°C

température des cylindres moteurs à environ 190-200°C

Huile toujours inférieure à 80°

Trimer vos ailerons / direction / profondeur



Augmenter sa vitesse :

Le moins vous avez de volets de refroidissement ouverts le moins vous générez des turbulences.

Vous pouvez utiliser la puissance d'urgence **Forzatz** utile entre 1500-2000m. (ne jamais dépasser 210° T° et utiliser moins de 10mn)

~ Réglages d'Altitude

La deuxième vitesse du compresseur doit être engagée a **3500 m**

Mélange Richesse : appauvrir en fonction de votre montée.

80% convient bien jusqu' à 6000m.

en dessous de 2000m avec la première vitesse du compresseur 1, La puissance d'urgence peut être utilisée pour 10 mn maximum. Meilleure performance à 1500m

~ Atterrissage

Fermez les volets de refroidissement (pour éviter une baisse trop importante de la T° lors de la descente)

Helice petit pas

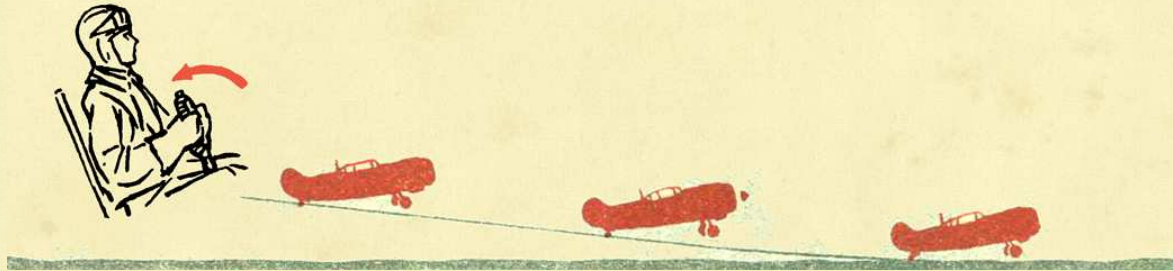
Train d'atterrissage descendu à 300-320km/h

10° de volets <250km/h

30° de volets maximum pour éviter les rebonds au toucher de piste

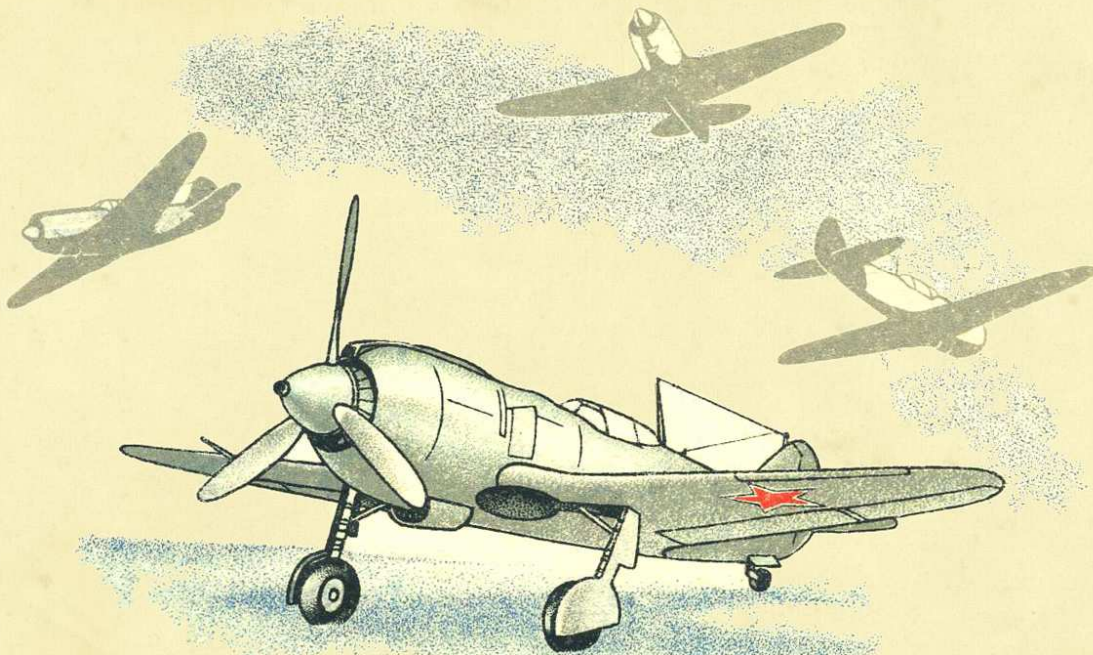
vitesse d'approche **200-210 kph**

faire un atterrissage 3-Points a @170 km/h : arrondir en maintenant suffisamment le nez haut,
Lécher la neige en raz motte, cabré pour casser la vitesse,
(tirer gentilleement le manche à balais vers vous pour obtenir le bon angle 3 points, plus facile de commencer à 5 ou 8m d'altitude
Prenez soins de ne pas commencer l'arrondi trop haut, vous devez être au bon angle a environ 1m du sol.
Les pistes avec des arbres en bordures et l'utilisation d'un zoom à champs large permet de mieux appréhender la bonne altitude d'arrondi.



Après le toucher de roues sans rebonds maintenez 800-1000 rpm pour garder du flux d'air sur la gouverne.
mettre le manche à Balais complètement vers vous une fois l'avion sur ses trois roues.
N'utilisez jamais et les freins et la gouverne. Utiliser les freins OU des petites impulsions rapides sur la gouverne de direction pour corriger l'alignement par anticipation et éviter ainsi la pirouette finale.
Coupez le moteur en apauvrissant complètement le mélange.

La-5



~

Merci à tous les posts et thème, conseils et astuces du forum IL2 Battle of Stalingrad & et ses fondateurs

Merci aux développeurs pour cette fantastique simulation en cours de finalisation.

Merci à Boxerdog pour sa traduction du manuel original du La-5 de l'espagnol au français.

Merci à la communauté française de IL2 BOS qui m'ont permis de comprendre ce que voulait dire un atterrissage 3 points.

Merci à phenix habu pour sa description du cockpit.

ici le manuel complet original traduit en français

<https://dl.dropboxus...en Français.pdf>

snowsniper

