

# YAK 15



**Laurent Buisseyne**

Le Yakovlev 15 fait partie de cette première génération de chasseurs propulsés par réaction qui ont vu le jour juste après la Seconde Guerre mondiale. Son look original et ses formes relativement simplistes ont suffi à me convaincre de vous en proposer une réplique.

## Un mot sur le vrai

La fin de la Seconde Guerre mondiale aura vu naître les premiers chasseurs à réaction ; les Allemands seront les premiers à mettre en service opérationnel un jet avec le Me 262. Du côté soviétique, une demande est formulée au constructeur Yakovlev pour mettre au point un appareil similaire au Me 262. Yakovlev préfère proposer son Yak 15, un mono réacteur plus simple à mettre en œuvre. Yakovlev ne souhaitant pas perdre de temps

dans le développement d'un tout nouveau chasseur, il décide de reprendre des éléments de son chasseur à hélice le Yak 3U pour développer son premier jet. Voilà qui explique la grande similitude entre le Yak 3 et le Yak 15, ces derniers ayant en commun les empennages, les ailes et l'arrière du fuselage. Côté motorisation, le jet soviétique est équipé d'un réacteur de 860 kg de poussée, copie du réacteur allemand Jumo 004B, qui lui procure une vitesse de 750 km/h. Le Yak 15 effectuera son premier vol le 24 avril 1946, il sera construit à 280 exemplaires.

**Voilà encore un modèle qui sort de l'ordinaire signé Laurent Buisseyne !**



## EDF... puis PSS

Il s'en est fallu de peu pour que ce modèle ne vous soit pas présenté mais c'était sans compter sur la persévérance de votre serviteur. En effet, les derniers progrès en matière

de turbine électrique (EDF : Electric Ducted Fan) m'avaient tout naturellement amené à me pencher sur ce jet pour en produire une petite maquette dessinée autour d'une turbine de 70 mm et alimentée en 3S. J'avais d'ailleurs récupéré une de ces turbines issues d'un jet en polystyrène, les données initiales me semblaient suffisantes pour tenter le coup. Malheureusement, les premiers essais en statique montrèrent très vite

un problème d'alimentation en air de la turbine. Même avec une entrée d'air supplémentaire sous le fuselage, la turbine avait du mal à aspirer en fournissant une poussée d'à peine 300 grammes alors qu'elle devait en fournir presque deux fois plus. J'ai bien tenté un essai avec une turbine plus puissante mais si le gain en terme de poussée atteignait 10 %, la masse du modèle avait augmenté dans les mêmes proportions.

Il fallait bien que je me fasse une raison, l'entrée d'air frontale du Yak 15 se prête mal à alimenter une turbine en rapport avec la taille de l'avion. Cela dit, j'ai quand même procédé à quelques essais et malgré de vigoureux lancés, rien à faire, la turbine n'accrochait pas et le Yak finissait par rejoindre le sol. Ces quelques secondes de vol m'ont

