



Pas de restauration ce samedi, alors un petit peu d'histoire :

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, Oleg Antonov décide de quitter le bureau d'études aéronautiques Yakovlev - pour lequel il travaillait comme dessinateur/concepteur - pour se mettre à son compte en mai 1949.

Une commande fut passée à ce nouveau bureau d'étude "Antonov OKB" par le commissariat à l'Agriculture et aux Forêts qui désirait un appareil rudimentaire, performant à basse altitude, simple d'entretien et pouvant décoller et atterrir sur des pistes sommaires en moins de 300 mètres, en remplacement du Polikarpov Po-2 vieillissant. L'Antonov An-2 « Colt » (initialement désigné SKh-1, pour Selskoe Khozaistvenny-1, avant l'apparition des désignations « officielles » Antonov) est le premier avion à être sorti de ce tout jeune bureau d'études.

Ce SKh I vola le 31 août 1947.

La production de l'appareil, rebaptisé An-2, débuta en URSS à partir de 1949 pour se continuer jusqu'au début des années 60 (environ 5000 avions produits en Union Soviétique).

A partir de 1960, la production se poursuivit en Pologne par la firme polonaise VSK-PZL qui produisit 11 650 appareils supplémentaires entre 1960 et 1989.

Il fut alors produit en Chine populaire où il est connu sous la désignation d'« Avion de Transport Type 5 » (Yunshuji-5 ou Y-5).

La production y fut stoppée en 1994 et a atteint près de 18.000 exemplaires.

Initialement destiné au développement de la Sibérie, et bien qu'il fut souvent utilisé pour des tâches militaires par la suite et fut surnommé "Colt" par l'OTAN, ce n'était pas un appareil de conception militaire à l'origine.

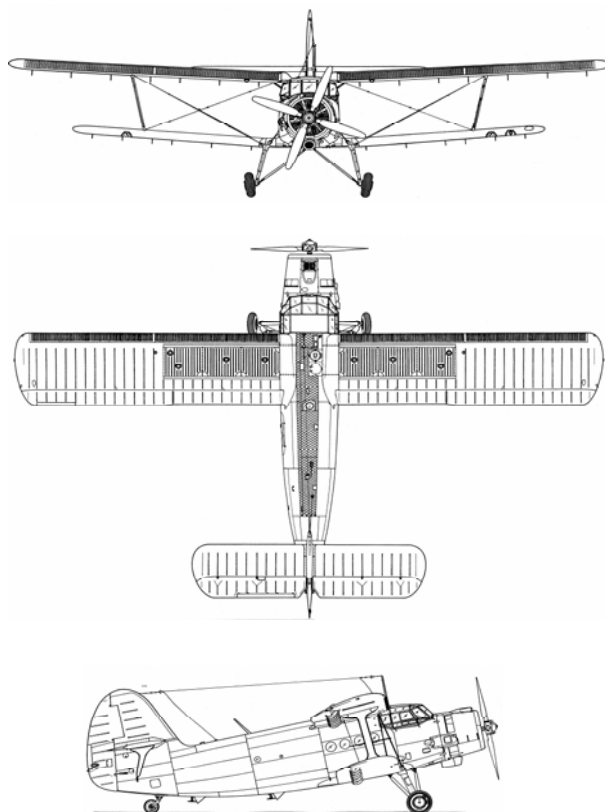
Sa propulsion était initialement assurée par un moteur Shvetsov ASh-21 de 700 ch (version SKh-1) qui fut rapidement remplacé par le Shvetsov ASh-62IR de 746 kW (1000 ch).

A noter que le moteur de type ASh-62 IR 16 était la réplique du moteur Wright R-1820 Cyclone qui équipait les DC-3 et C-47 Dakota américain, et qui était alors développé en Russie sous licence. ASh signifiant Arkadi Shvetsov, le responsable des évolutions de ce moteur.

Ce moteur, permettant l'exploitation de l'An-2 dans des climats sévères, comme les zones désertiques ou polaires.

Certains sont encore en service aujourd'hui, dans de nombreux pays.

Bernard BLANGY.



Principales caractéristiques :

Envergure : 18,20 m

Longueur : 12,75 m

Hauteur : 4,10 m

Surface alaire : 43,55 m² / 27,98 m²

Masse à vide : 3450 kg

Masse maximum au décollage : 5500 kg

Charge utile maximale : 1500 kg

Distances franchissables :

- 900 km (avec une charge utile de 500 kg),
- 300 km (avec une charge utile maximale),
- 1025 km (avec le plein de carburant).

Plafond opérationnel : 4400 m (14500 Ft)

Vitesse de croisière : 185 km/h (100 nœuds)

Vitesse maximale : 258 km/h (140 nœuds)

Distance décollage (dur/herbe) : 150m/170m