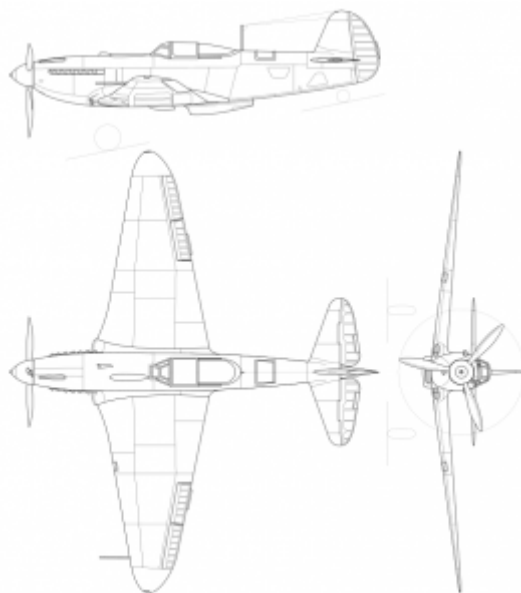


# Jak-9P

## Samolot myśliwski Jakowlew Jak-9P



## Historia konstrukcji

Samolot Jak-9 wywodzi się pośrednio z wersji samolotu Jakowlew Jak-7B z silnikiem WK-105PF (M-105PF) zmodyfikowanego w kierunku zwiększenia zasięgu. Prototyp otrzymał oznaczenie Jak-7DI. Otrzymał skrzydła konstrukcji mieszanej (duraluminiowej) opracowane dla prototypu samolot myśliwsko-rozpoznawczego Jak-7D, zamiast dotychczasowego skrzydła drewnianego. Skrzydło mieściło większy zapas paliwa. Dzięki nowemu skrzydłu samolot stał się lżejszy od Jaka-7, w celu dalszego zmniejszenia masy osłabiono jego uzbrojenie, które stanowiło teraz 1 działko kalibru 20 mm i 1 najcięższy karabin maszynowy kalibru 12,7 mm. Posiadał kropłową osłonę kabiny pilota i obniżony grzbiet kadłuba za kabiną, a także nadal miał przedział transportowy za kabiną, zamykany sklejkową pokrywą. Prototyp testowano od czerwca 1942 roku, jego próby

państwowe prowadzono do dnia 5. 08. 1942 roku. Zakończyły się pomyślnie i samolot skierowano do produkcji pod nowym oznaczeniem Jakowlew Jak-9.

Był najliczniejszym modelem z rodziny samolotów myśliwskich Jakowlewa. W latach 1942-1948 zbudowano 16769 egzemplarzy w licznych wersjach rozwojowych:



### Jak-7DI

- Jak-9; pierwsza wersja seryjna, produkcję podjęto w październiku 1942 roku w zakładzie nr 153 w Nowosybirsku. Od Jaka-7DI różniła się zmniejszeniem pojemności zbiorników paliwa. Do marca 1943 roku zbudowano 195 egzemplarzy, dalsze 264 sztuki od stycznia do sierpnia 1943 roku w zakładzie nr 166. Łącznie powstało 459 egzemplarzy.
- Jak-9T; pod koniec 1942 roku postanowiono opracować wersję Jak-9 z silnym uzbrojeniem strzeleckim dużego kalibru. Kaliber taki był szczególnie przydatny do zwalczania bombowców i samolotów transportowych, mogło też służyć do zwalczania pojazdów opancerzonych. Prototyp zbudowano w styczniu 1943 roku, uzbrojony był w działko NS-37 kalibru 37 mm strzelające przez wał śmigła i jeden najcięższy karabin maszynowy kalibru 12,7 mm. W marcu 1943 roku ukończono badania państwowe i samolot skierowano do produkcji w zakładzie 153. Produkcję kontynuowano do lipca 1945 roku i zbudowano 2748 egzemplarzy. Miał on jedynie nieco słabsze osiągi od bazowego Jak-9, a uzbrojenie okazało się efektywne w walce z samolotami i celami naziemnymi.

- Jak-9D; kosztem uzbrojenia zwiększono w 1943 roku zasięg samolotu dla zabezpieczenia osłony wojsk szybko przesuwanego się frontu i wydłużających się tras dolotu z lotnisk polowych. Jak-9D były wykorzystywane do rozpoznania fotograficznego dalekich tyłów nieprzyjaciela. Pojemność zbiorników w tej wersji zwiększono z 450 l do 650 l. Uzbrojenie stanowiło działko 20 mm i wielkokalibrowy karabin maszynowy kalibru 12,7 mm. Po próbach państwowych (od stycznia do lutego 1943 roku), samolot skierowano do produkcji. Od marca 1943 roku zbudowano 3058 egzemplarzy w zakładach nr 153 i 166. Produkcja trwała produkcję aż do czerwca 1946 roku.
- Jak-9K; wersja, zbliżona do Jak-9T, uzbrojona w działko automatyczne NS-45 kalibru 45 mm. Prace podjęto jesienią 1943 roku. Osiągi były nieco niższe od Jak-9T. Mimo niedostatków, nowe uzbrojenie było na tyle potężne, że po badaniach prowadzonych od stycznia do kwietnia 1944 roku, od kwietnia do lipca 1944 roku zbudowano 53 samoloty serii próbnej. Ponieważ jednak działko nie było dopracowane, produkcji nie kontynuowano dalej.
- Jak-9R; wersja rozpoznawcza. Prototyp opracowano jesienią 1943 roku, otrzymał aparat fotograficzny AFA-1M lub AFA-3S/50 w przedziale za kabiną pilota. Przechodził badania od września do października 1943 roku, zakończone pomyślnie. Samoloty Jak-9 przebudowywano na Jak-9R w warsztatach poszczególnych jednostek, w związku z czym ilość przebudowanych samolotów nie jest znana. Drugą wersję Jak-9R jako samolotu rozpoznawczego średniego zasięgu opracowano na bazie Jak-9D. Uzbrojenie stanowiło 1 działko kalibru 20 mm. Do sierpnia 1943 roku zbudowano 35 egzemplarzy w zakładzie nr 166.



Jak-9D

- Jak-9M; odpowiadała w zasadzie wersji Jak-9D, lecz różniła się kabiną przesuniętą do tyłu, podobnie jak w wersji Jak-9T. Zmiana ta była wprowadzona w celu większej unifikacji wersji, ułatwiającej produkcję modelu Jak-9M lub Jak-9T w zależności od potrzeb. Uzbrojenie stanowiło 1 działko kalibru 20 mm i najcięższy karabin maszynowy, napęd początkowo stanowił silnik WK-105PF, od października 1944 roku stosowano mocniejszy silnik WK-105PF2. Wprowadzono ponadto dalsze drobne ulepszenia konstrukcji. Wersję skierowano do produkcji w maju 1944 roku i do czerwca 1945 roku zbudowano w zakładzie nr 153 aż 4239 egzemplarzy. Była to najliczniejsza wersja Jak-9. Część samolotów Jak-9M (ok. 400 egzemplarzy) ukończono w wariantcie przystosowanym dla celów wojsk obrony powietrznej (PWO). Wyposażono je m.in. w radiopółkompas RPK-10.
- Jak-9DD; wersja myśliwska eskortowa o jeszcze większym zasięgu, niż wersja Jak-9D. W nowej wersji Jak-9DD zastosowano 9 zbiorników paliwa o pojemności 845 l. Uzbrojenie stanowiło jedynie 1 działko kalibru 20 mm. Zastosowano na niej także lepsze wyposażenie radiowe i pilotażowe w postaci amerykańskiej radiostacji SCR-274N i radiopółkompasu. Przy prędkości przelotowej zasięg wynosił 2285 km (czas lotu; 6,5 h). Próby państwowe prowadzono w lipcu i sierpniu 1944 roku. Od maja 1944 roku do września 1945 roku zbudowano 399 egzemplarzy. Używane były głównie do eskortowania bombowców dalekiego zasięgu.

- Jak-9B (oznaczenie fabryczne Jak-9ł); wersja myśliwsko-bombowa. Jego unikalną cechą było to, że bomby przenoszone były wewnątrz kadłuba, w czterech wyrzutnikach w formie nachylonych pod kątem rur, w przedziale za kabiną pilota. Mógł on zabrać maksymalnie 4 bomby 100 kg lub 4 kasety z 32 bombami przeciwpancernymi PTAB o masie 1,5 kg w każdej (udźwig bomb- 400-450 kg.). Wadą przyjętego rozwiązania było utrudnione podwieszanie bomb, od dołu, po uniesieniu ogona samolotu i zdjęciu tylnej przeszklonej części osłony kabiny. Wadą samolotu było też, że nie posiadał on żadnych celowników bombowych i celowano przy użyciu prostych metod. Prototyp przebudowano z Jak-9 w marcu 1944 roku, badania fabryczne zakończono w sierpniu. Jeszcze przed badaniami państwowymi (grudzień 1944 roku- luty 1945 roku) zbudowano 109 egzemplarzy. Jak-9B oceniono jako udany samolot zarówno do zadań myśliwskich, jak i bombowych, lecz wobec zbliżającego się końca wojny nie produkcji kontynuowano.



Jak-9T

- Jak-9U; wersja myśliwska, odbiegająca konstrukcją od dotychczasowych wersji. Dużą wagę położono na ulepszenie aerodynamiki samolotu, następnie zastosowano mocniejszy silnik. Pierwszy prototyp Jak-9U, zbudowany w listopadzie 1943 roku, otrzymał silnik WK-105PF2. Płócienne poszycie ogonowej części kadłuba zamieniono sklejkowym, wprowadzono lekkie opancerzenie lewej burty kabiny. Uzbrojenie stanowiło 1 działko WJa-23 kalibru 23

mm i dwa najcięższe karabiny maszynowe. Badania państwowe samolotu prowadzono do marca 1944 roku. Miał on lepsze osiągi od dotychczas produkowanych wersji. Samolot jednak w tej postaci nie wszedł do produkcji. Następnie zastosowano do napędu mocniejszy silnik WK-107 (pierwsza próba zamontowania tego silnika na standardowym Jak-9 miała miejsce na początku 1943 roku, lecz prototyp rozbił się dnia 25. 02. 1943 roku). Przez 1943 roku prowadzono dalsze prace nad silnikiem WK-107A i w grudniu 1943 roku zamontowano go na drugim prototypie Jak-9U. W stosunku do pierwszego prototypu zastosowane także dalsze ulepszenia. Uzbrojenie zmieniono na 1 działko SzWAK kalibru 20 mm i dwa najcięższe karabiny maszynowe. Badania państwowe Jak-9U WK-107A, prowadzone od stycznia do kwietnia 1944 roku, ujawniły, że jest szybszy od myśliwców ławoczkin Ła-7 i Jakowlew Jak-3 oraz od niemieckich Messerschmitt Bf-109G-2 i Focke-Wulf Fw-190A-4. Oceniono go jako najlepszy dostępny myśliwiec. Mimo to, poważne problemy sprawiał nie do końca dopracowany zespół napędowy. Zdecydowano jednak skierować nowy myśliwiec do produkcji i od kwietnia 1944 roku do sierpnia 1945 roku zbudowano 3921 egzemplarzy. Samoloty te jednak borykały się z problemami związanymi z zespołem napędowym, dopiero od grudnia 1944 roku część z nich wyeliminowano.

- Jak-9UF; wersja rozpoznawcza, budowana seryjnie.
- Jak-9PD; wersja myśliwska wysokościowa przeznaczony do przechwytywania niemieckich samolotów rozpoznawczych Junkers Ju-86R latających na dużych pułapach. Wyposażony był w silnik wysokościowy M-105PD ze sprężarką Je-100. Uzbrojenie stanowiło tylko 1 działko kalibru 20 mm. Pięć zbudowanych samolotów serii próbnej przekazano na badania wojskowe w kwietniu 1943 roku Zespół napędowy nie spełnił jednak oczekiwań. Jeden samolot następnie przebudowano, zwiększając mu rozpiętość skrzydeł o 1 m,

ulepszając sprężarkę i montując większe chłodnice silnika i oleju. Wariant ten był badany od sierpnia do października 1943 roku, lecz również nie okazał się udany. Po zamianie silnika na M-106PW, samolot w październiku uzyskał rekordową wysokość 13 100 m, ale również nie był udany. W 1944 roku opracowano całkiem nowy myśliwiec wysokościowy o tym samym oznaczeniu Jak-9PD, na bazie samolotu Jak-9U. Otrzymał silnik M-106PW. Konstrukcja samolotu została znacznie odchudzona, uzbrojenie stanowiło 1 działko Sz-20M kalibru 20 mm. Prędkość max na wysokości 10 500 m wyniosła 610 km/h. Wersja ta była bardziej udana. Zbudowano 30 egzemplarzy w fabryce nr 301 w Moskwie, lecz samoloty te nie wzięły udziału w walce.

- Jak-9UT; wariant Jak-9U z cięższym uzbrojeniem strzeleckim. Jako uzbrojenie zastosowano 1 działko NS-37 kalibru 37 mm i 2 działka kalibru 20 mm. Prototyp zbudowano na bazie Jak-9U w lutym 1945 roku, a w marcu przechodził badania. Od lutego do maja 1945 roku zbudowano 282 egzemplarzy.



Jak-9D

- Jak-9W; dwumiejscowa wersja szkolno-treningowa. Główną różnicą było dodanie drugiej kabiny instruktora za kabiną pilota. Samolot zachował częściowo możliwości bojowe, będąc uzbrojony w 1 działko kalibru 20 mm. Był on wyposażony w mocniejszy silnik WK-105PF2. Zdemontowano opancerzenie, lecz zastosowano bogatsze wyposażenie, jak radiopółkompas RPK-10, radiostację i

fotokarabin. Samolot przeszedł próby państwowe w kwietniu 1945 roku. Od sierpnia 1945 roku do sierpnia 1946 roku zbudowano 793 samoloty, w tym 337 przebudowano z wariantu Jak-9M.

- Jak-9P; powojenna wersja myśliwska, rozwinięcie Jak-9U z takim samym silnikiem WK-107A, sylwetką i uzbrojeniem. Zastąpiono mieszaną konstrukcję samolotu konstrukcją całkowicie metalową. Dwa pierwsze prototypy Jak-9P przechodziły próby od czerwca do lipca 1946 roku. Podobnie jak zbudowane następnie 29 samolotów serii próbnej, miały one metalowe jedynie skrzydła, natomiast kadłub był wciąż kryty sklejką w tylnej części. Kolejne dziesięć samolotów serii próbnej wykonano już jako całkowicie metalowe. Po próbach zdecydowano skierować do produkcji wariant całkowicie metalowego Jak-9P z uzbrojeniem w 3 działka kalibru 20 mm i bogatszym wyposażeniem radionawigacyjnym. Do grudnia 1947 roku zbudowano w zakładzie nr 153 w Nowosybirsku 801 egzemplarzy, w tym 29 konstrukcji mieszanej. Dalszej produkcji nie kontynuowano, gdyż pojawiły się odrzutowe samoloty myśliwskie.
- Jak-9 WK-106; wersja doświadczalna, wyposażona w mocniejszy silnik WK-106 (M-106). Prototyp, przebudowany z samolotu Jak-7B, przechodził próby od listopada 1942 roku do lutego 1943 roku. Samolot miał bardzo dobre osiągi (prędkość maksymalna 602 km/h), lecz silnik WK-106 był niedopracowany i zaprzestano jego produkcji. Samolot Jak-9 WK-106 nie wszedł do produkcji.

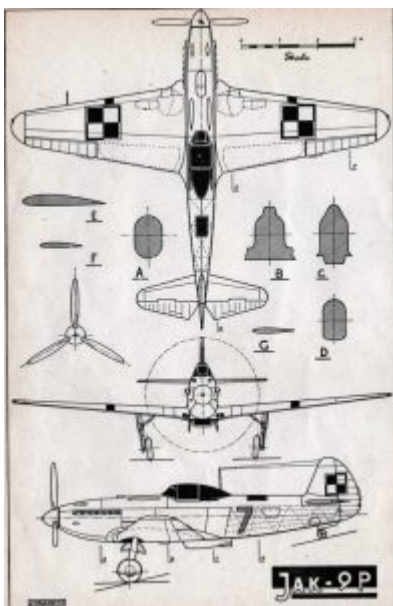




## Samolot myśliwski Jak-9 polskiego lotnictwa wojskowego

- Jak-9P (WK-105); wersja doświadczalna ze wzmocnionym uzbrojeniem (nie mylić z całkowicie metalowym powojennym Jak-9P). Obok dotychczasowego działka SzWAK (MP-20) kalibru 20 mm strzelającego przez wał śmigła, zastosowano drugie działko synchronizowane SP-20 zamiast najcięższego karabinu maszynowego. Próby prowadzono w kwietniu 1943 roku. Nie budowany seryjnie.
- Jak-9TK; wersja doświadczalna, w której przewidywano możliwość zamiennej instalacji czterech różnych działek, zależnie od potrzeb: SzWAK kalibru 20 mm, WJa-23 kalibru 23 mm, NS-37 kalibru 37 mm, NS-45 kalibru 45 mm. Prototyp badano w październiku 1943 roku, lecz nie wszedł do produkcji.
- Jak-9S; powojenne rozwinięcie wersji Jak-9M, ze wzmocnionym uzbrojeniem strzeleckim i silnikiem WK-105PF2. Uzbrojenie stanowiło 1 działko NS-23 kalibru 23 mm i 2 działka B-20S kalibru 20 mm. Dwa zbudowane w maju 1945 roku prototypy przechodziły badania państwowe w sierpniu-wrześniu 1945 roku, lecz wersja ta nie weszła do produkcji.
- Jak-9UW; wersja szkolno-treningowa opracowana na bazie wersji Jak-9U z silnikiem WK-107A. Uzbrojenie stanowiło 1 działko B-20M kalibru 20 mm. Prototyp przechodził badania państwowe od lipca do października 1945 roku, lecz okazał się nieudany.
- Jak-9L; lekka wersja z silnikiem M-105PD o mocy 882 kW (1200 KM), o zmniejszonym zapasie paliwa i słabszym uzbrojeniu zredukowanym do 1 najcięższego karabinu maszynowego kalibru 12,7 mm (zabudowanym zamiast działka kalibru 20 mm) i 1 karabinu maszynowego kalibru 7,62 mm. Wersja specjalnie przystosowana do przechwytywania samolotów wroga, nie była budowana seryjnie.

Samoloty te budowano początkowo w wytwórni syberyjskiej, a od 1943 roku w Charkowskich Zakładach Lotniczych i od 1944 roku w Kijowskiej Wytwórni Samolotów. Samoloty Jak-9 przez początkowy okres produkcji borykały się z problemami odnośnie jakości wykonania. Największe problemy występowały na samolotach produkowanych w okresie od zimy do wiosny 1943 roku, na których czasami zrywało się poszycie skrzydeł. W październiku 1942 roku samoloty Jak-9 stoczyły pierwsze walki powietrzne w rejonie Stalingradu. Samoloty tego typu były stosowane do końca wojny na wszystkich frontach radzieckich od półwyspu bałkańskiego do obszaru za kręgiem polarnym. Brały udział w wyzwoleniu Republiki Rosyjskiej, Ukrainy, Białoruskiej, republik nadbałtyckich, Polski i pozostałych krajów Europy Środkowej, kończąc szlak bojowy nad Berlinem, Wiedniem i Pragą Czeską. Maszyny tego typu stanowiły pod koniec wojny podstawową siłę radzieckiego lotnictwa myśliwskiego.



## **Samoloty rodziny Jak-9 używane były również w lotnictwie:**

- Albanii
- Bułgarii
- Chin

- Francji
- Jugosławii; w 1945 roku 14 samolotów Jak-9T weszło w na uzbrojenie lotnictwa Jugosławii. W końcu 1947 roku Rosjanie przekazali 40 samolotów Jak-9P i 5 Jak-9W. W 1949 roku podjęto w Jugosławii produkcję własnego samolotu myśliwskiego, opartego na maszynach Jakowlewa. Pomysł był o tyle słuszny, że kadry i zaplecze techniczne miały przygotowanie do obsługi tego typu sprzętu. Samolot noszący oznaczenie S-49 był początkowo napędzany silnikiem WK-105PF2 i przypominał skrzyżowanie Jaka-9 z przedwojennym Ikarusem IK-3. Produkowany od 1949 roku jako S-49A miał mieszaną konstrukcję, płat i usterzenie poziome miały trapezowy obrys, natomiast podwozie było zapożyczone z samolotu Jak-3. Planowano budowę wersji S-49B napędzanej niemieckim silnikiem DB-605, ale ostatecznie zdecydowano się na wersję S-49C z silnikiem Hispano-Suiza 12Z-11Y o mocy 1102 kW (1500 KM) oraz z metalowym płatem i usterzeniem. Maszyn wersji S-49C zbudowano ok. 70 sztuk. Produkcję tego, mocno przestarzałego już w fazie projektowania, samolotu przerwano w końcu 1951 roku – KRLD.
- USA; samoloty zdobyte w Korei.
- Węgier
- Wielkiej Brytanii; samolot lotnictwa bułgarskiego, który przymusowo wylądował we Włoszech.

W latach 90.-tych w Rosji zbudowano na zamówienie kilka (kilkanaście?) replik myśliwców Jakowlewa z czasów Wielkiej Wojny Ojczyźnianej. Były to głównie modele Jak-3 i Jak-9D. Podobno powstały one w macierzystych zakładach z wykorzystaniem zachowanej dokumentacji i oprzyrządowania produkcyjnego. Ze względu na brak oryginalnych silników Klimowa, nowe Jaki wyposażono w amerykańskie Allisony, znane przede wszystkim z samolotów Curtiss P-40 i wczesnych P-51

„Mustang”. Nabywcami samolotów byli głównie bogaci kolekcjonerzy z Zachodu: od USA po Nową Zelandię i od Europy po RPA.

## **W służbie Polski**

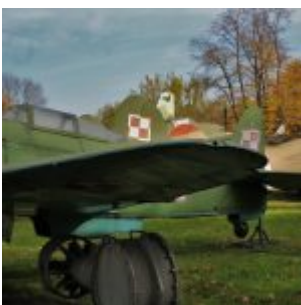
Samoloty Jak-9 stanowiły również wyposażenie jednostek lotniczych ludowego Lotnictwa Polskiego. Pierwszą maszynę tego typu dostarczono do 1. PLM (Pułk Lotnictwa Myśliwskiego) „Warszawa” w kwietniu 1944 roku. Samolot pozostawał do dyspozycji dowódcy pułku do lipca 1944 roku, kiedy oddano go jako maszynę nietypową jednostkom tyłowym. Standardowe wyposażenie 1. PLM składało się wówczas z samolotów Jakowlew Jak-1b (Jak-1M). Pod koniec 1944 roku rozpoczęto wymianę sprzętu wprowadzając na wyposażenie samoloty Jak-9. Pierwsze 4 egzemplarze w wersji Jak-9D dostarczono grudniu 1944 roku. W dniu 18. 01. 1945 roku pułk otrzymał 10 następnych Jak-9M i Jak-9T. Samoloty uczestniczyły w walkach o przełamanie Wału Pomorskiego i w czasie szturm Kołobrzegu. W kwietniu i maju 1945 roku 1. PLM uczestniczył w operacji berlińskiej.

W dniu 20. 09. 1944 roku rozpoczęto formowanie 1. Polskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, w skład której wchodziły trzy pułki: 9. PLM: zorganizowany na bazie 248. radzieckiego PLM, 10. PLM: zorganizowany na bazie 246. radzieckiego PLM i 11. PLM: zorganizowany na bazie 832. radzieckiego PLM. Jednostki otrzymały standardowe wyposażenie składające się z samolotów Jak-9, które dostarczono w październiku 1944 roku, łącznie 98 samolotów Jak-9T i Jak-9M. W dniu 24. 04. 1945 roku pułki 1. Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego weszły do walki, biorąc aktywny udział w operacji berlińskiej. Ostatnie loty bojowe wykonano w dniu 4. 09. 1945 roku.

W dniach 10-19. 05. 1945 roku wszystkie pułki myśliwskie zostały przebazowane do Polski. W styczniu 1946 roku nastąpiła reorganizacja lotnictwa myśliwskiego. Rozformowano 9. PLM oraz przemianowano 3, DLM na 1, DLM Brandenburską. Ponadto

przemianowano pozostałe pułki lotnictwa myśliwskiego, pozostawiając poprzednią nazwę tylko 1, PLM. W październiku 1946 roku rozformowano sztab 1, DLM wraz z pododdziałami pomocniczymi, kończąc pokojową reorganizację lotnictwa myśliwskiego. Po tych zmianach stan lotnictwa myśliwskiego w końcu 1946 roku przedstawiał się następująco:





Autor – Dawid Kalka

Warszawa, Muzeum Wojska Polskiego

- 1. PLM "Warszawa"; wyposażony w samoloty Jak-9M, Jak-9T, Jak-9D, Jak-9W.
- 2. PLM (poprzednio 10. PLM); wyposażony w samoloty Jak-9M, Jak-9T, Jak-9W.
- 3. PLM (poprzednio 11. PLM); wyposażony w samoloty Jak-9M, Jak-9T, Jak-9W.

## **W Polsce używano samoloty Jak-9 w wersjach:**

- Jak-9; pierwsza wersja seryjna: jeden egzemplarz znajdował się w wyposażeniu 1. PLM „Warszawa” od kwietnia do lipca 1944 roku. Oprócz tego kilka egz. w tej wersji wykorzystano na przełomie lat 1944/1945 do szkolenia pilotów w 3. DLM.
- Jak-9D; cztery egzemplarze otrzymał 1. PLM pod koniec 1944 roku. Maszyny te wykorzystywano przede wszystkim do lotów na rozpoznanie fotograficzne, a później również do operacji swobodnego polowania na głębokich tyłach nieprzyjaciela. Przeciętny stan Jak-9D wynosił w 1. PLM 4 sprawne samoloty. Ostatnie 2 Jak-9D spisano ze stanu w dniu 24. 09. 1946 roku. Samoloty Jak-9D były często niewłaściwie oznaczane w polskich dokumentach jako Jak-9ł.
- Jak-9M; tworzyły podstawową siłę polskiego lotnictwa myśliwskiego w końcowej fazie wojny i w pierwszych latach powojennych. Jaki-9M pozostawały na wyposażeniu w I linii aż do całkowitej wymiany sprzętu na samoloty Jak-9P, na przełomie lat 1949/1950.
- Jak-9T; liczba maszyn tej wersji w pułkach lotniczych wynosiła około 3-4 egzemplarze. Samoloty pozostawały w wyposażeniu bojowym pułków myśliwskich do przełomu lat 1949/1950.
- Jak-9W; wersja szkolno-bojowa, wprowadzona w dwóch odmianach do wyposażenia polskich jednostek lotniczych na początku 1945 roku. Jak-9W1 miał silnik WK-105PF, a Jak-9W2 silnik WK-105PF2 z działkiem kalibru 23 mm. Maszyny te były stosowane przede wszystkim w szkolnictwie lotniczym oraz w eskadrach szkolnych myśliwskich pułków lotniczych. Wykorzystywano je również do lotów dyspozycyjnych i kurierskich. Były używane do

drugiej połowy lat 1950-tych. Liczba Jak-9W w pułkach wynosiła 2 egzemplarze do 5 egzemplarzy, a w OSL 3-8 egzemplarzy. Ostatni latający egzemplarz tej wersji był eksponowany na Wrocławskim Salonie Lotniczym we wrześniu 1959 roku.

- Jak-9P; pierwsze 10 egzemplarze dostarczono do 1. PLM w listopadzie 1947 roku. Od 1949 roku stanowiły podstawowe wyposażenie polskiego lotnictwa myśliwskiego. W 1951 roku rozpoczęto w jednostkach ponownie wymianę sprzętu wprowadzając odrzutowe samoloty Jakowlew Jak-23, a później Mikojan MiG-15. Samoloty Jak-9P pełniły dalej służbę w lotnictwie Marynarki Wojennej: 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego (w latach 1952-1953).



Silnik WK-105PF (M-105)

Kraków, Muzeum Lotnictwa Polskiego

Oprócz pułków lotnictwa myśliwskiego Jaki-9 stosowano również w innych jednostkach, w lotnictwie morskim pomocniczym i w szkolnictwie wojskowym:

- Rządowa Eskadra Transportowa.
- Specjalny Pułk Lotniczy.
- Samodzielna Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej (uformowana 18. 10. 1948 roku).
- 15. Samodzielny Zapasowy Pułk Lotniczy zreorganizowany w



październiku 1945 roku i przemianowany na 1. Samodzielny Szkolno-Treningowy Mieszany Pułk Lotniczy (rozformowany w lutym 1946 roku).

- Wojskowa Szkoła Pilotów, przemianowana później na Oficerską Szkołę Lotniczą.

W dniu 3. 09. 1944 roku w lotnictwie polskim znajdowało się 98 samolotów Jak-9, w dniu 24. 04. 1945 roku: 130 egzemplarzy, w dniu 1. 02. 1946 roku: 200 egzemplarzy. Natomiast w dniu 1. 09. 1949 roku było w Polsce 170 samolotów Jak-9, w tym: 46 Jak-9M, 12 Jak-9T, 93 Jak-9P i 19 Jak-9W. Ze względu na brak samolotów szkolno-bojowych, w latach 1947-1952 w Lotniczych Zakładach Remontowych Nr 2 w Bydgoszczy przebudowano 50 samolotów Jak-9 na dwustery przejściowe Jak-9W.

Jeden samolot Jak-9P został przekazany w sierpniu 1950 roku do zbiorów Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie jako dar Dowództwa Wojsk Lotniczych. Drugi samolot Jak-9P znajduje się w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Konstrukcja samolotu:

Jedno- lub dwumiejscowy wolnonośny dolnopłat o konstrukcji mieszanej, w wersjach Jak-9U i Jak-9P- metalowej. Skrzydło konstrukcji metalowej, dwudźwigarowe, pokryte sklejką. Kadłub metalowy kratownicowy, pokryty sklejką w części środkowej i płótnem w pozostałej części, silnik osłonięty zdejmowanymi panelami z blachy. W wersji Jak-9P pokrycie kadłuba metalowe. Kabina zakryta. Usterzenie konstrukcji metalowej. Podwozie klasyczne chowane w locie.

## **Uzbrojenie samolotu (przedstawione warianty):**

- Wersje: Jak-9, Jak-9D, Jak-9M; 1 stałe działko SzWAK kalibru 20 mm oraz 1 stały najcięższy karabin maszynowy UBS kalibru 12,7 mm. Według innych danych wersja Jak-9M

była uzbrojona w 1 działko SzWAK kalibru 20 mm oraz 2 najcięższe karabiny maszynowe UBS kalibru 12,7 mm, natomiast wersja Jak-9M- 1 działko MPSz kalibru 20 mm i 1 najcięższy karabin maszynowy UBS kalibru 12,7 mm.

- Wersja Jak-9T; 1 stałe działko NS-37 (11-P-37) kalibru 37 mm oraz 1 stały najcięższy karabin maszynowy UBS kalibru 12,7 mm. Niektóre serie miały zamiast działka NS-37 zabudowane działka MP-23WW kalibru 23 mm lub MPSz-20 kalibru 20 mm, albo najcięższy karabin maszynowy UBS kalibru 12,7 mm.
- Wersja Jak-9DD: 1 stałe działko SzWAK kalibru 20 mm.
- Wersja Jak-9U: 1 stałe działko WJa-23 kalibru 23 mm oraz 2 stałe najcięższe karabiny maszynowe UBS kalibru 12,7 mm, 4 niekierowane pociski rakietowe RS-82.
- Wersja Jak-9K: 1 stałe działko NS-45 kalibru 45 mm.
- Wersja Jak-9P; 3 stałe działka kalibru 20 mm lub spotykane były samoloty z jednym działkiem kalibru 20 mm oraz dwoma najcięższymi karabinami maszynowymi kalibru 12,7 mm.
- Wersja Jak-9W: 1 stałe działko SzWAK kalibru 20 mm i 2 stałe najcięższe karabiny maszynowe UBS kalibru 12,7 mm. Według innych danych wersja Jak-9W1: 1 najcięższy karabin maszynowy UBS kalibru 12,7 mm, natomiast Jak-9W2- 1 działko SzWAK kalibru 20 mm lub MP-23-WW kalibru 23 mm.
- Dodatkowo samoloty mogły mieć podwieszane 2 bomby po 100 kg lub 6 niekierowanych pocisków rakietowych RS-82, wersja Jak-9B- udźwig bomb- 400-450 kg.



Jak-9K

## Wyposażenie samolotów:

- Samoloty Jak-9 miały radiostację pokładową UKF typu RSI-4. Dla wykonywania rozpoznania fotograficznego zabudowywano aparaty fotograficzne AFA-1m.
- Jak-9P: radiostacja pokładowa UKF typu RSI-4, nadajnik sygnałów swój-obcy, radiopółkompas RPK0-10 i fotokarabin PAU-22.

## Silnik- rzędowy w układzie V:

- Warianty Jak-9, Jak-9D, Jak-9T, Jak-9M, Jak-9DD; WK-105PF (M-105PF) o mocy 867 kW (1180 KM).
- Warianty Jak-9U, Jak-9P- WK-107A o mocy 1103 kW (1500 KM).
- Warianty Jak-9W- WK-105PF2 o mocy 912 kW (1240 KM). Według innych danych wersja Jak-9W1 posiadała silnik M-105PF o mocy 912 kW (1240 KM), natomiast Jak-9W2 silnik WK-105PF2.

## Podstawowe dane taktyczno-techniczne

- Model: Jak-9
- Rozpiętość: 9740 mm

- Długość: 8550 mm
- Wysokość: 3000 mm
- Powierzchnia nośna: 17,15 m<sup>2</sup>
- Masa własna: 2505 kg
- Masa całkowita: 3060 kg
- Prędkość maksymalna: 592 km/h
- Czas wznoszenia na 5000 m: 4,9 min
- Pułap maksymalny: 10 000 m
- Zasięg maksymalny: 910 km

## **Model: Jak-9P**

- Rozpiętość: 9770 mm
- Długość: 8550 mm
- Wysokość: 3190 mm
- Powierzchnia nośna: 17,15 m<sup>2</sup>
- Masa własna: 2716 kg
- Masa całkowita: 3395 kg
- Prędkość maksymalna: 673 km/h
- Wznoszenie: do 29 m/s
- Czas wznoszenia na 5000 m: 5,8 min
- Pułap maksymalny: 12 060 m
- Zasięg maksymalny: 925 km

# Bibliografia

1. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1356/126/Jakowlew-Jak-92>
2. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Jak-9>