AK-40

Советский региональный пассажирский самолёт



Yakoviev Yak-40

Soviet regional airline passenger aircraft

Apt.Nº/Art.# 72101 - 72102

Масштаб/Scale: **1/72**

Когда пожар Второй мировой войны удалось погасить и Советский Союз стал постепенно возвращаться к мирной созидательной жизни, развитие общества потребовало совершенствование и ускорение коммуникации. Стремительные шаги технического прогресса подтолкнули бурное развитие пассажирской авиации, особенно на линиях небольшой протяженности — до 500 км. Так называемых местных воздушных линиях (МВЛ). Основную потребность в перевозке пассажиропотока восполняли поршневые самолеты Ли-2, Ил-12, Ил-14, Ан-2. Но с начала 60-х годов двадцатого века наметилась тенденция перехода на реактивную тягу и в этом сегменте. К созданию реактивного самолета вплотную подошло ОКБ-115 А. С. Яковлева. Хотя это было необычно для известного «истребительного» КБ.

Проектирование и постройка самолета заняла практически год и 21 октября 1966 г. самолет поднялся впервые в небо, пилотируемый летчиками—испытателями А. Колосовым и Ю. Петровым. Заводские испытания прошли успешно и плавно перешли в государственные. В это время ОКБ полностью подготовило техническую документацию и передало ее на заводы № 292 в Саратов и № 475 в Смоленск, где приступили к постройке 12 самолетов «нулевой» серии. Решение о постройке было принято до окончания госиспытаний. Первые четыре машины были построены только в 1967 г., и одна из них приняла участие в Парижском авиасалоне в Ля–Бурже.

Самолет Як-40 имел вместимость от 27 до 32 пассажиров, крейсерскую скорость 510 км/час и дальность полета до 1500 км. Прямое крыло большой площади не имело столь развитой механизации, что зарубежные аналоги, но в сочетании с тремя двигателями АИ-25 обеспечило высокие взлетно-посадочные характеристики. Самолет был аскетично прост: откидной посадочный трап в хвостовой части не привязывал его к инфраструктуре аэропортов, шасси с пневматиками большого диаметра и мягкой амортизацией позволяли взлетать с грунтовых аэродромов. Два двигателя располагались по бокам хвостовой части на пилонах, а третий — внутри фюзеляжа.

30 сентября 1968 г. Як-40 завершил Государственные испытания и был рекомендован к применению Министерству гражданской авиации, при внесении доработок. В течение первого года серийные машины выпускались с компоновкой на 24 пассажирских места. 1969 года количество мест увеличилось до 27 за счет уменьшения багажного отделения. Для улучшения посадочных характеристик, начиная с 102-го самолета были внедрены поворотные реверсивные тормозные щитки (РТЩ). К 1972 году было разработано новое крыло с большей вместительностью топливных баков, с устройством аварийного слива топлива. В следующем году была запущена серия с увеличенным до 32-х мест герметичным салоном.

Эксплуатировать в отрядах гражданской авиации Як-40 начали с сентября 1968 г. на рейсе Москва-Кострома. После началась активная эксплуатация новой техники в различных районах большой страны. Через пару лет самолет смог работать и на высокогорных аэродромах. В 1974—м году в список эксплуатантов добавились авиаотряды Дальнего Востока. Постепенно Як-40 вытеснил морально устаревшие Ил-14 и Ли-2. К 1980 году лайнер работал на 669 маршрутах, соединяющих 276 городов Советского Сою. «

Продвижение самолета на внешний рынок началось с салона во Франции в мае-июне 1967 года и демонстрационного турне по странам Европы, Азии и Афрчки, а р 1977-м году добрался и до американских континентов. Поставки за рубеж начались с 1971 ода. Одним из первых импортерами Яков стали Италия и ФРГ, благодаря усилиям № по п пучению сертификатов летной годности этих стран и оснащением их авионикой заказ чика. Всего было поставлено 125 самолетов в 18 стран мира.

С распадом Советского Союза изменились экономические реагии жизни човых образованных стран, и «рабочая лошадка» в лице Як—40 стала остолой большен тва мелких авиакомпаний. Наибольшее количество самолетов кроме Ростии остал то в Украине, Казахстане, Узбекистане и Таджикистане. С течением лет осмолеть постепенно сходили с арены постсоветских стран, заменяясь более съвременными элоу, эжными аналогами. Однако многие из них продолжили летную ку знь, будучи , езкснортированными в страны Африки, Ближнего Востока, Латинской Америки

Всего авиазаводами было построено 1011 самоле в 7к-40 различных модификаций.

When the fire of WW2 was put out and Soviet Union started to gradually return to a peaceful and constructive life, the development of the Soviet society demanded the development of transportation systems. Rapid acceleration of technical progress pushed forward the development of commercial aviation, especially the domestic lines of small distances - up to 500 kilometers. The so called LAL (local air lines). The main demand of moving the majority of the passengers was fulfilled by the piston powered aircraft such as Li-2, II-12, II-14, and An-2. But, from the beginning of the 60's the tendency of incorporating the jet powered aircraft had increased in this segment of commercial aviation. The Yakovlevs OKB-115 (Design Bureau) was the company that took on this task. It was an unusual venture for the Design Bureau that manufactured piston engine fighters during WW2. Design and construction of the aircraft took almost a year, and on October 21, 1966 the first prototype took to the skies, piloted by test pilots A. Kolosov and Y. Petrov. Factory tests have been successfully and smoothly switched to the state trials. At this time, the Design Bureau prepared the sets of complete technical documents and submitted them to the plants in Saratov (No. 292), and in Smolensk (No 475), where the construction of 12 aircraft of the "zero" series was completed. The decision about construction of the jet was made even before the end of state trials. The first four aircraft were built only in 1967, and one of them took part in the Paris (La Bourget) Air Show.

The Yak-40 had a capacity of 2⁻¹ tr, 32 pas sengers, cruising speed of 510 km / hour, and range of up to 1500 km. The aircraft had a size, ght ving of a large area that was equipped with the mechanization that was not as advanced as their five gn counterparts, but in combination with three Al-25 engines, provided aircraft with the high rakeoff and landing characteristics. The plane was austerely simple: folding boarding ladder in the rear that did tie the aircraft to the airport infrastructure, pneumatics chassis with a laive diameter and soft cushioning allowed Yak-40 to take off from the unpaved eithers. Two minors were arranged on each side of the tail portion of the fuselage on of the pylons, and this a in the front of the tail plane.

On September 30, 1968 Yak—12 completed the state tests and was recommended for application to the Ministry of Civil Aviation, in making improvements. During the first year of production in energy and compared with the layout of 24 passenger seats. Since 1969, the number of scats had indicased to 27, by reducing the size of luggage compartment. To improve the landing characteristics, otary reverse brake pads have been implemented beginning with the 102nd aircraft. 2v. 1972, a new wing with greater capacity of fuel carried and with emergency drain fuel system has been developed. The following year the series with 32 seats and a pressurized color with a series with 32 seats and a pressurized color with 32 seats and 32 seats and 33 seats and 34 seats a series with 32 seats and 34 seats a seat with 34 seats and 34 seats a seat with 34 seats a seat with

The operation of the Yak–40 by the Aeroflot began in September 1968 with the flight Moscow–Kost Lina. After this began the active exploitation of new technology in different areas of a large country. After a couple of years the aircraft was able to operate from high altitude airfields. In 1974, the list of operators added squadrons located at the Far East. Gradually, the Yak–40 replaced the outdated II–14 and Li–2. By 1980, Yak–40 had worked at the 669 routes connecting 276 cities of the Soviet Union.

Promotion of aircraft to the foreign markets began with the airshow in France in May—June 1967, and a demonstration tour in Europe, Asia and Africa. In 1972, Yak–40 was shown on the American continent. Deliveries abroad began in 1971. One of the first importers of Yakovlevs vecame Italy and Germany, through the efforts of CB to obtain certificates of airworthiness of these countries and the installation of the avionics equipment of the customer. 125 aircraft were delivered to the 18 countries.

With the collapse of the Soviet Union and a changed in the economic realities of the new formed countries, the "workhorse" in the face of the Yak–40 became the basis for most of the small airlines. The largest number of aircraft in addition to Russia remained in Ukraine, Kazakhstan, Uzbekistan and Tajikistan. Over the years, the aircraft gradually departed from the airline arena of post–Soviet countries, replaced by the more modern foreign analogues. However, many of them continued flying and were being re–exported to the countries of Africa, Middle East, and Latin America.

Total 1011 aircraft of various modifications have been built

используемые цвета / colours used В blue Aeroflot tire black brown vellow light aircraft grey black s.gloss steel bright burn black white interior grey green red чёрный полумат. стальной яркий чёрная резина светло-серый голубой Аэрофлот серо-зелёный жённый металл жёлто-коричневый условные обозначения / symbols used РЕ ФТ деталь на выбор номер дет. не клеить вариан повтор, раз красить декаль маска M1 part number do not glue at you choice make 2 pcs to paint apply decal PE part COLHALE «суперклей» добав. груз осторожно сделать отв. шпаклевать исп. маску движ. часть внимание отрезать to bend "super alue" вариант окраски повт. для другой стор этапы сборки colouring scheme R duplicate for other side stage of assemble





















