



HANGAR 118 BLEU

YAK ★ 5 2

L'HISTOIRE DU YAK-52 118 BLEU

HISTOIRE

Désigné initialement Yak-50U, le Yak-52 a été conçu comme la version biplace du Yak-50. Il se distingue toutefois de son aîné par : une envergure réduite, des ailerons plus grands, l'ajout de volets d'intrados, des commandes de vol équilibrées (par ressorts) et un train d'atterrissage tricycle semi-rétractable (protégeant l'avion en cas d'atterrissage sur le ventre).

Fait étonnant : son autonomie était volontairement réduite à 2 heures de vol environ pour ôter toute velléité à un élève-pilote de passer à l'ouest en franchissant le « Rideau de fer ». Une autre époque...

L'instructeur était installé dans le cockpit arrière doté d'une double-commande et spécialement équipé pour simuler des pannes. L'élève était assis en place avant et pouvait commander tous les systèmes de l'avion.

Cet avion d'entraînement soviétique, destiné aussi bien aux pilotes civils que militaires de la DOSAAF, était équipé d'un équipement radio et de guidage spécifique adapté uniquement à la navigation en Union soviétique.

Le Yak-52 a été conçu par une équipe dirigée par l'ingénieur en chef A. A. Yakovlev, le fils du fondateur du Bureau d'Études YAKOVLEV. Les études ont démarré en 1973 et le premier vol du prototype eut lieu mi-1974. Les pilotes d'essai étaient O. A. Bulygin et Yu I Mitkov.

L'existence du Yak-52 n'a été dévoilée « à l'Ouest » qu'en 1978.

Les exemplaires de série du Yak-52 ont été produits sous licence à Bacau en Roumanie de 1977 à 1991. 1 676 avions ont été livrés. Parmi les clients et utilisateurs du Yak-52, on comptait 55 aéro-clubs russes.

Une centaine de Yak-52 est encore en état de vol dans le monde, aux États-Unis et en Europe principalement.

Fait étonnant : une version armée était proposée au catalogue : le Yak-52PSh. C'était une version d'attaque au sol pour « conflits limités » et l'entraînement au tir. Pouvant être équipée de lance-roquettes et/ou d'armes légères disposés sous les ailes, elle ne fut jamais commandée.

TECHNIQUE

Le Yak-52 est motorisé par le Vedeneyev M14P, un moteur de 9 cylindres en étoile suralimenté par un compresseur. Il développe 360 CH et entraîne une hélice bipale tournant dans le sens antihoraire.

Le pas variable de l'hélice est contrôlé hydrauliquement. Le démarreur, le train d'atterrissage, les freins et les volets d'intrados sont actionnés pneumatiquement, disposition typique des avions russes depuis la Seconde Guerre mondiale.

Pour affronter les rigueurs des hivers soviétiques et permettre au moteur de chauffer au parking et de maintenir sa température, le capot du Yak-52 est doté de volets actionnés par le pilote, permettant de contrôler la température des culasses du moteur. Un radiateur situé sous l'aile droite permet de réguler la température de l'huile moteur.

Fait étonnant : L'avion était en général livré avec un jeu de skis que les mécaniciens montaient en lieu et place des roues durant la saison hivernale.

OPERATEURS MILITAIRES



Arménie



Géorgie



Hongrie



Lituanie



Roumanie



Russie



Union soviétique



Viêt Nam



Turkménistan



DU 12 AU 17 SEPTEMBRE 1987

L'avion effectue ses vols de réception à sa sortie des ateliers d'AEROSTAR à Bacau, Roumanie, constructeur sous licence de YAKOVLEV. N° de série : 878101.



1987 LE 18 DÉCEMBRE

Il est affecté en unité, sur base aérienne.

DU 23 AVRIL 1988

La machine sert au sein de la DOSAAF, l'armée de l'air russe, puis au sein de l'armée de l'air lituanienne avec pour code d'identification - Peint sur le fuselage - « 118 Bleu ».

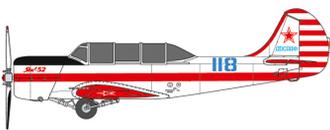
AU 29 SEPTEMBRE 1994



Sa mission : former les jeunes pilotes de chasse et les préparer au pilotage d'avions à réaction du type MIG-15, MIG-17, etc

... et pratiquer la voltige, y compris en compétition au niveau international : le YAK-52 passe tout le programme ARESTI... avec un peu de muscle!

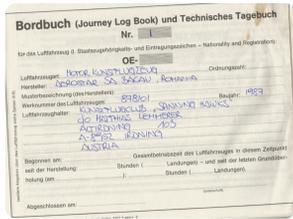
Domaine de vol : + 7 G / - 5 G



La livrée probable de « 118 Bleu » lorsqu'il était en service dans la DOSAAF

1995 L'avion est retiré du service et stocké chez TERMIKAS à Prienai, Lituanie... et sombre dans l'oubli.

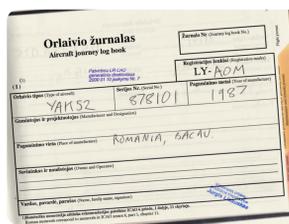
1999



L'avion reprend du service en Autriche. Ayant gardé sa livrée et ses marques militaires, la machine est exploitée en Autriche par un club de voltige, les « Spinning Hawks », du 11 novembre 1999 au 11 août 2000. Et entretenue en Lituanie.

2001

L'avion est immatriculé pour la première fois sur un registre civil, en Lituanie : LY-AOM. Le 26 avril, il est importé en Grande-Bretagne par une société spécialisée, où il servira de monture dans une école de voltige jusqu'au 1^{er} avril 2002.



LE 18 AVRIL 2002

L'avion est immatriculé sur le registre civil britannique : G-YYAK. À cette occasion, il reçoit sa livrée flamboyante actuelle qui n'a plus rien de militaire, mais qui est parfaitement adaptée au spectacle aérien. Un nouveau moteur est installé.

2002 À 2020

Plusieurs propriétaires civils, voltigeurs ou collectionneurs, britanniques, belges, vont se succéder jusqu'à ce que 118 Bleu rejoigne la France et son propriétaire actuel, en octobre 2015.



LE 6 MAI 2021

Le BREXIT rendant l'exploitation d'un tel avion très compliquée et onéreuse, l'avion quitte les registres anglais et retrouve ceux de son pays d'origine, la Lituanie, où il reçoit son immatriculation actuelle : LY-KOS, « le loup » en grec.

