

Yakovlev Yak-50

Het logo van de
Yakkes Foundation.



In november 2006 werd Peter Kuypers de trotse eigenaar van een Yak 50, die werd ondergebracht in de Yakkes Foundation. Kort ervoor had Jan Pfundt afscheid genomen van zijn Yak 50 G-BWWX, die vanaf begin 1996 in Nederland heeft rondgevlogen. Stuivertje wisselen op hoog niveau!

De in 1989 overleden luchtvaartlegende Alexandr Sergejevich Yakovlev heeft nog kunnen toezien hoe zijn zoon Sergej samen met Yuri Yankievich tekende voor het ontwerp van een toestel speciaal ontwikkeld voor luchtacrobatiek. Het vloog voor het eerst in 1975 en was gebaseerd op de Yak-18PM, de éénzits-versie van de bekende Yak-18-tandemtrainer. Tijdens de wereldkampioenschappen in Kiev in 1976 werden alle topposities door Yak-50-vliegers in de wacht gesleept. Behalve de roeren, die met linnen zijn bekleed, is het vliegtuig geheel van metaal.

Pleziervluchten

Inmiddels valt het toestel al lang niet meer in de categorie toppers, maar blijft het zeer zeker een machine waarmee het zeer prettig aerobatics vliegen is. Dat beaamt Peter Kuypers (48), die als gezag-



Een plaatje uit 1996 toen Jan Pfundt met zijn Yak-50 in Nederland 'primeurde'.



Een blik bovenop de Yak-50 in volle vlucht.

voerder Boeing 737 bij de KLM vliegt en zijn vrije tijd in de lucht verdeelt tussen de Mitchell, de Dakota, en de Yak-50 en -52. Zijn tegenwoordig als RA-3446K geregistreerde toestel omschrijft hij als "een subliem apparaat met erg veel vermogen". Vooralsnog wordt de kist puur voor pleziervluchten ingezet, maar een entree in het showcircuit is zeker niet uitgesloten.

Landen met de Yak is een uitdaging. "Je zit bijna drie meter achter de prop, en voor een baantje met de breedte van die van de thuisbasis Leopoldsburg moet je echt even goed gaan zitten. Je hebt geen flaps en daardoor de neiging de neus een beetje te laag te houden, en als je dan niet oppast dan 'float' je

door tot aan het eind van de baan. En dan kun je maar beter doorstarten en het nog eens proberen. De zijwindgevoeligheid valt mee. Crosswind is zelfs wel prettig omdat je dan iets meer langs de neus kan kijken."

Laatste exemplaren

Vanaf 1976 werd de Yak-50 geïntroduceerd bij vele afdelingen van de DOOSAAF, de equivalent van onze KNVL. Het toestel werd daar opgevolgd door de Yak-55, die voor het eerst in 1981 vloog. Van de in totaal 312 gebouwde Yak-50's werden de meeste geloopt en slechts een honderdtal 'overleefde'. In Engeland vliegt het Aerostars-team met zes Yak-50's en laat daarmee prachtig formatiewerk zien.

De Yak-50 in het kort

Bemanning	1
Motor	Vendenev M-14P, 9-cilinder stermotor supercharged, 360 pk
Lengte	7,5 m
Hoogte	3,2 m
Spanwijdte vleugels	9,5 m
Leeggewicht	770 kg
Maximum startgewicht (normal)	970 kg
(aerobatic)	910 kg
Maximalsnelheid	430 km/h
Kruissnelheid	280 km/h
Klimmsnelheid	15 m/sec
Bereik	500 km
Max. belasting	+9G/-6G



De naam 'Sasha' op het toestel is die van de dochter van een vroegere onderhoudstechnicus.

De Yak op de poster is er daar één van, en vloog voor het eerst op 27 januari 1996 als RA-01096. Het is het op één na laatste exemplaar dat er van het type werd gebouwd. Eind 1986 ging het in opslag, en het kwam daar pas in 2000 weer uit. Daarna werd het na groot onderhoud eigendom van een in Zwitserland wonende Engelsman. Vanuit Sion verhuisde de kist in 2003 naar een Franse eigenaar in Caen en werd daar de F-AZYO. Sinds ruim een jaar geleden heeft hij België als thuis. ✕

MET HARTELIJKE DANK AAN PETER KUYPERS EN OOK AAN ROBERT VAN DIEMEN VOOR DE FOTOTRIP IN DE SUPER CUB. ZIE OOK WWW.YAKKES.COM

Yakolev Yak-50





PILOOT
en vliegtuig