

Yakovlev Yak-23 Flora



1:32

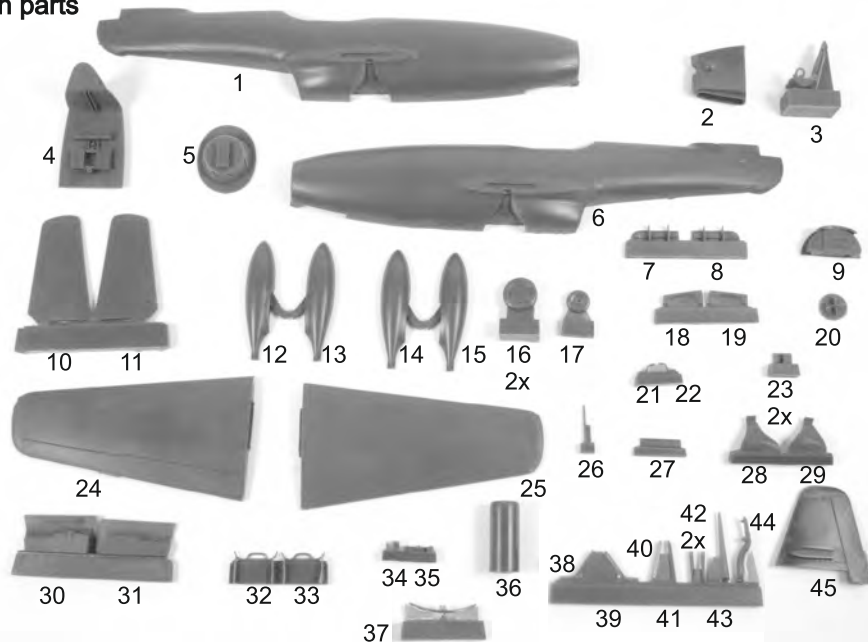
PLT 236

Po ukončení druhé světové války začali sovětsí konstruktéři usilovně pracovat na projektech proudových letounů. Pomohla jim k tomu zejména kořist získaná v Německu a také jim v usilovné práci pomáhaly mnohdy téměř nesplnitelné direktivy vedení komunistické strany a samotného Stalina. Díky tomu v průběhu roku 1947 zalétali čtyři prototypy poháněné tryskovými motory z konstrukční kanceláře vedené A. S. Jakovlevem. Šlo o tři stíhačky, Jak-19, Jak-23 a Jak-25 a o cvičný proudový letoun Jak-21. Ze stíhacích prototypů se do sériové výroby dostal pouze Jak-23. Podobně jako u předchozích stíhaček Jak-15 a 17 měl proudový motor v přídi před kabinou a výtokovou trysku pod trupem. Na rozdíl od nich ale nebyl adaptací draku vrtulové stíhačky ale měl novou celokovovou konstrukci trupu i křídla. Křídlo i ocasní plochy byl přímé. Výzbroj v přídi tvořily dva kanóny NS-23 nebo NR-23 ráže 23 mm. Podle zadání mělo jít o záhytný stíhač určený pro boj s bombardéry. Prototyp byl zalétán v červenci 1947 a v srpnu zahájil srovnávací testy z dalšími proudovými stíhačkami ve Vědeckovýzkumném institutu VVS. Jako standardní záhytný stíhač byl vybrán Mig-15, ale Jak-23 byl vybrán k sériové výrobě také. Kromě obratnosti a vynikající stoupavosti vzhledem k přímému křídlu usnadňoval pilotům přechod z pístové na proudovou techniku. Handicapem byla ale nepřefektná kabina, která neumožňovala využití max. výšky dostupu 14 800 m. Do výzbroje je dostalo několik pluků Severokavkazského a Povolžského voj. okruhu. Také byl dodáván do tehdy komunistických států východní a střední Evropy, které byly pod vlivem Sovětského svazu. Licenční výroba se připravovala v Československu, kam bylo dodáno 12 kusů a v Polsku, které dostalo kolem 100 kusů Jaků z celkem 310 v Sovětském svazu vyrobených. Přípravy výroby byly ale v obou státech zastaveny a přednost dostala výroba perspektivnějších Migů 15. Dalšími uživateli se stali Rumunsko a Bulharsko. V Polsku létal i civilní Jak-23 s imatrikulací SP-GLK u Leteckého Institutu. Byl používán k různým testům. V roce 1957 na něm pilot ing A. Ablamowicz vytvořil dva světové rekordy ve stoupavosti. S jedním Jakem-23 uletěl do Jugoslávie rumunský pilot M. Dijakonu 24. června 1953. Vzhledem k tehdejší spolupráci požádalo USA o zapůjčení Jaku-23 k testům. Jak-23 byl letecky tajně převezen do USA a testován na základně Wright Patterson. Po úspěšných testech byl opět vrácen.

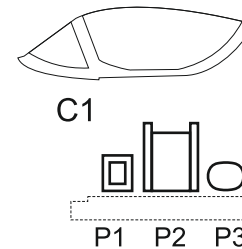
Soviet designers started to work hard on after the end of the World War 2. trophies from Germany and also the communist party's and Stalin's directives. Thanks prototypes designed by A. S. Jakovlev design 1947. These were three fighters; Jak-19, Jan-23 Jak-21. From the fighter prototypes only Jak-23 was commissioned for series production. Like the previous fighters Jak-15 and 17, Jak-23 featured jet engine located in the nose in front of the canopy and the jet exhaust below the fuselage. Unlike its predecessors that were converted from propeller driven fighters, this type featured new all metal structure of both fuselage and wings. Both wings and tail planes were of straight design. The armament located in the nose consisted of two 23 mm NS-23 or NR-23 cannons. According to the specifications the type was to be a bomber interceptor. The prototype was test flown in July 1947 and in August it was sent to Scientific and Research Institute within VVS (Military Air Force) for comparative trials with other jet fighters. For the standard bomber interceptor was chosen Mig-15 but Jak-23 was chosen for production, too. Except of its maneuverability and high climbing power thanks to its straight wing it eased pilots to switch between piston and jet aircraft training. Big handicap was its non pressurized canopy that didn't allow reaching maximum climbing altitude of 14,800 m. Several regiments of North Caucasus and Volga Military Districts were equipped with Jak-23s. Also, it was delivered to former communist states in east and middle Europe that were under influence of Soviet Union. License production was prepared in Czechoslovakia (12 machines delivered) and Poland that received around 100 Jaks from 310 produced in Soviet Union. The preparation of the production was halted in favor of more perspective Mig-15s. Among other users were Romania and Bulgaria. One civil Jak-23 with registration SP-GLK flew in Poland within Aviation Institute and was used for various tests. In 1957 pilot Ing. A. Ablamowicz set two FAI world records in climbing. On June 24, 1953 Romanian pilot M. Dijakonu flown over one Jak-23 to Yugoslavia. With respect to that time cooperation USA asked for loan of this Jak-23 for evaluations. Jak-23 was in secret ferried to USA and trialed in Wright Patterson AFB. Past the trial it was returned. Wingspan: 8.73 (w/o external fuel tanks), Length: 8.12 m, Max. Speed: 923 kmh (at sea level), Practical Service Ceiling: 10,000 m, Rate of Climb: 34 ms, Range 1200 km

Rozpětí: 8,73 (bez přídatných nádrží), délka: 8,12 m, max. rychlost: 923 km/h (u země), prakt. dostup: 10 000 m, poč. stoupavost: 34 m/s, dolet 1200 km

Resin parts

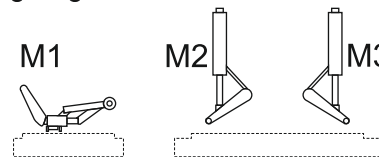


Vacuformed canopies and clear parts



vakuumové kabiny a čiré díly

Strengthened undercarriage legs



vyztužené podvozkové nohy

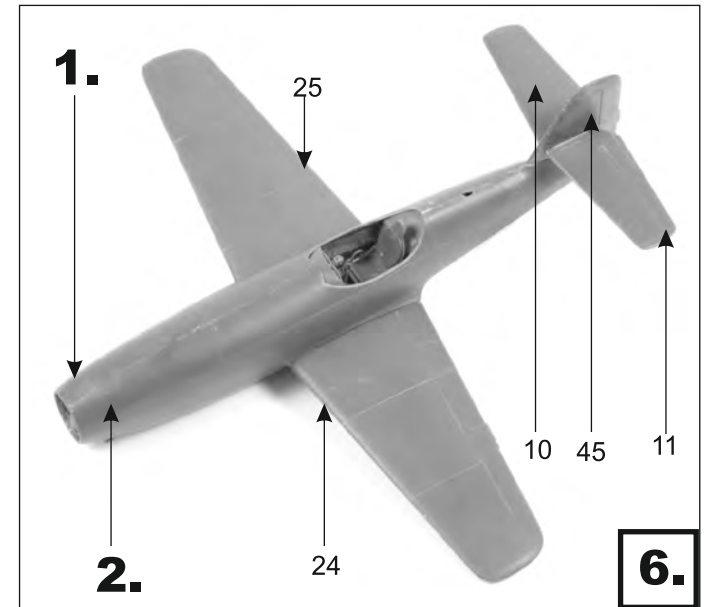
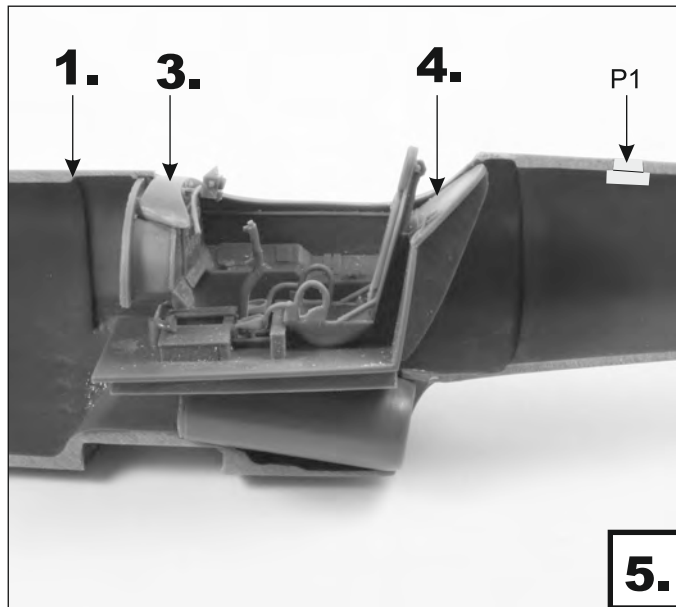
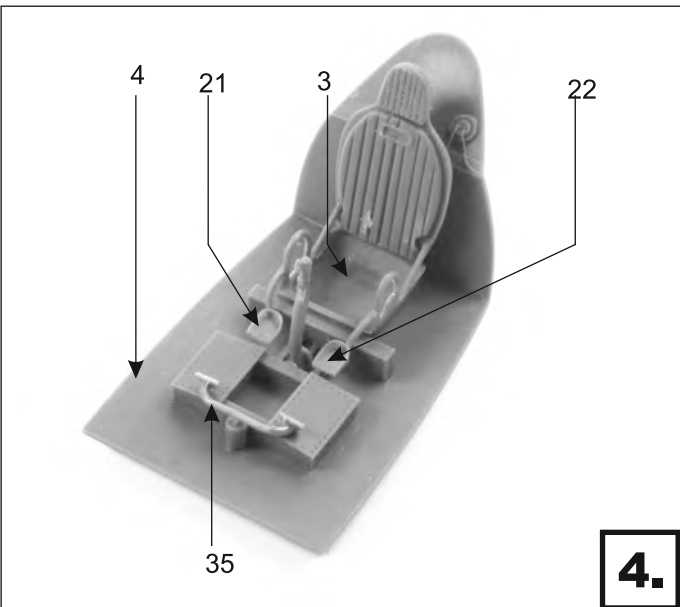
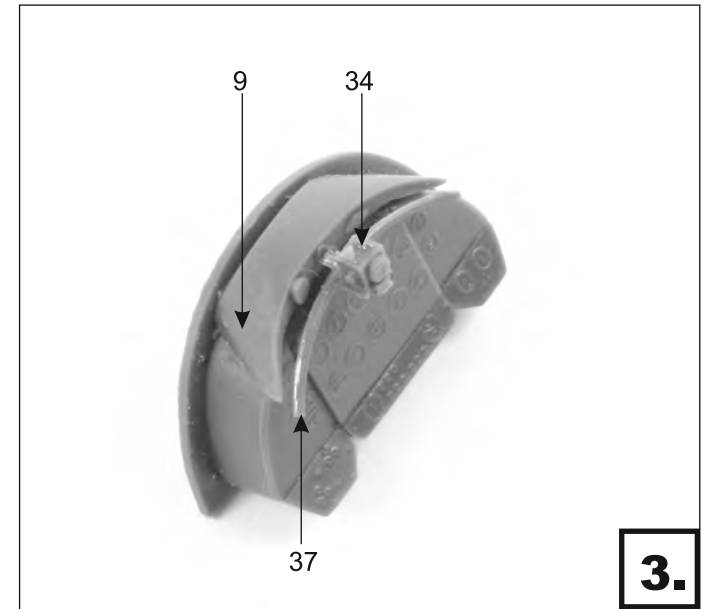
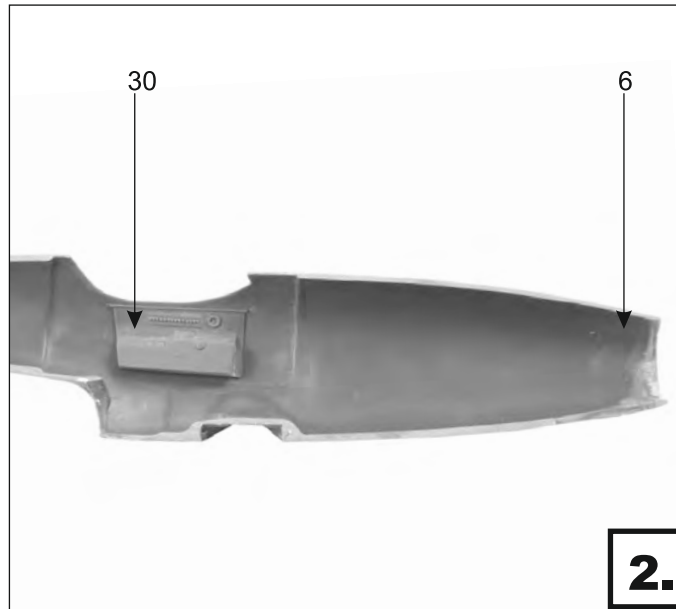
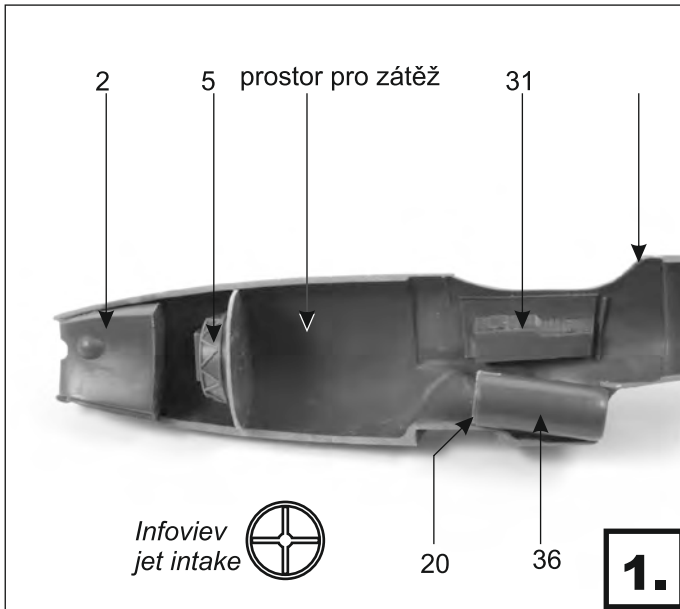
Decals



Obtisky

K lepení použijte kyanoakrylátové lepidlo! Díly ohnuté, popř. pokroucené vlivem teplotních změn a stárnutí materiálu mohou být narovnány do požadovaného tvaru pomocí proudu teplé vody nebo vzduchu (fén na vlasy). Kontaktní plochy doporučujeme před lepením odmastit.

For best glueing results use cyanoacrylate glue! Parts slightly distorted and bended owing to temperature changes or due to material ageing can be straightened to requested shape by hot water or hot air jet. This process can be repeated till result is entirely satisfactory. Before glueing degreasing is recommended.



Visit an official website and e-shop at

www.cmkkits.com

Navštivte naše stránky a e-shop

Camo A

Jak-23(S-101), 3. letka, 3. let. stíhací pluk, ČSLA, letiště Brno
 Jak-23(S-101), 3rd flight, 3rd Aircraft Fighter Regiment, CSPA, Brno air base.

Camo B

Jak-23(S-101), 1. letka, 51. let. stíhací pluk, ČSLA, letiště Mladá, pilot kpt. M. Garstka
 Jak-23(S-101), 1st flight, 51st Aircraft Fighter Regiment, CSPA, Mlada airfield, pilot Cpt. M. Garstka.

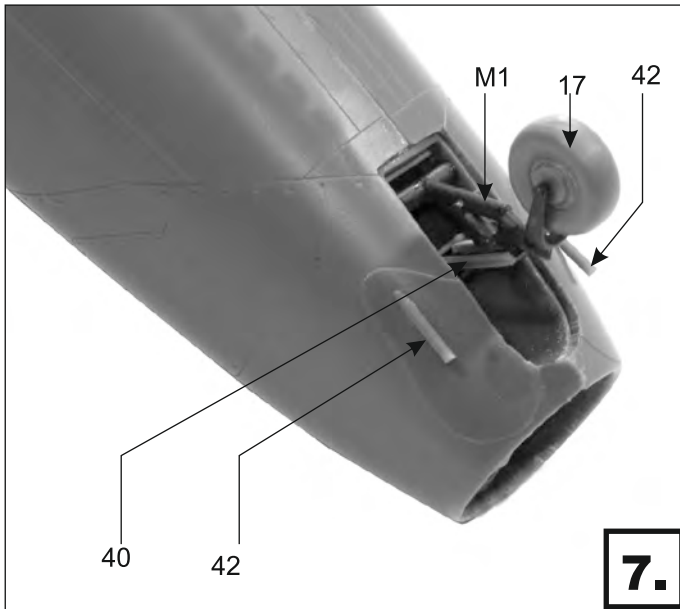
Camo C

Jak-23 výr. č. 3123823, testovaný v GK NII-VVS v Achťubinsku a na letišti Groznyj-sever v lednu až březnu 1950.

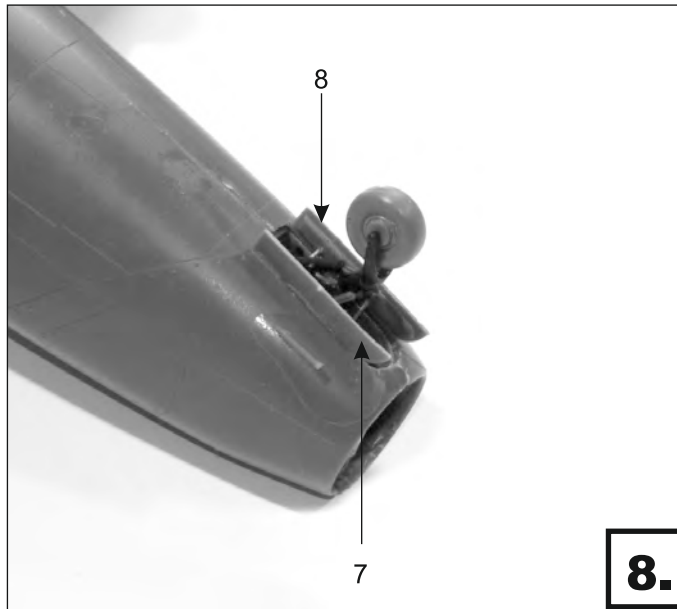
Jak-23 ser. no. 3123823, evaluated at GK NII-VVS in Achubinsk and at Groznyj-North airfield from January to March 1950.

Camo D

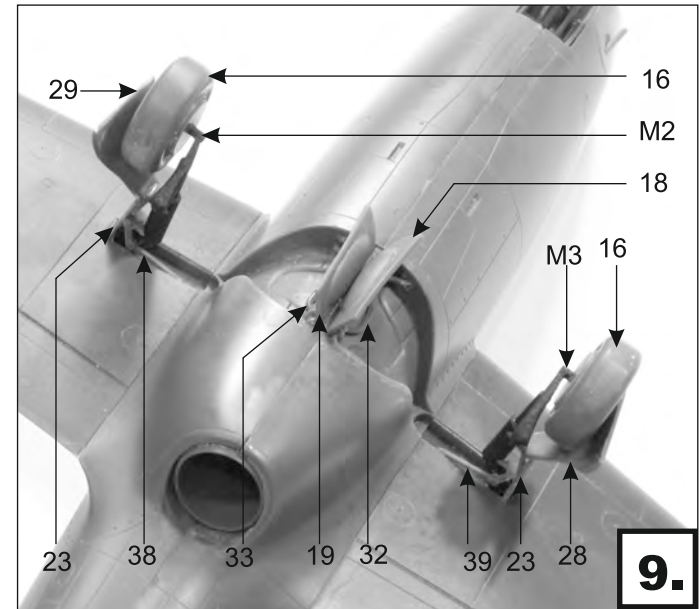
Jak-23 VVS Rudé Armády, 1951.
 Jak-23 VVS Red Army, 1951.



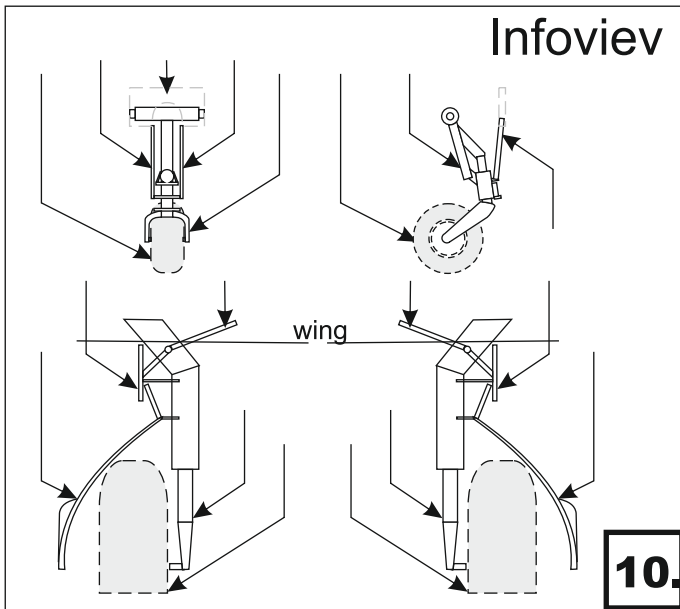
7.



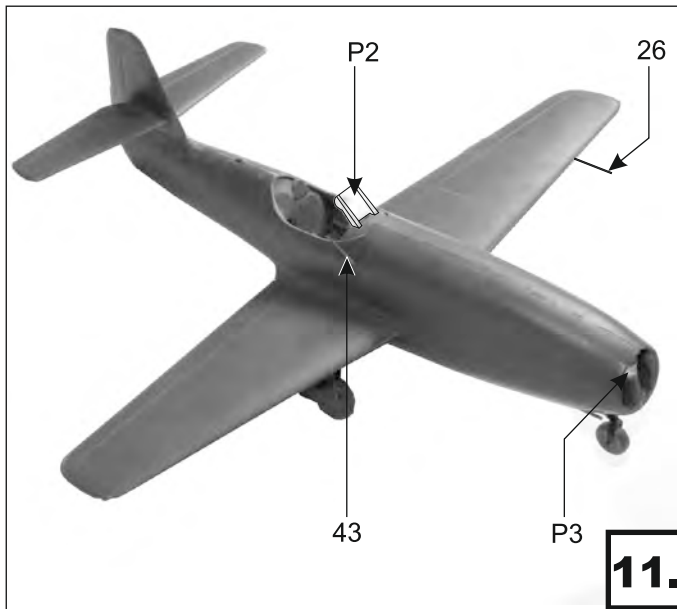
8.



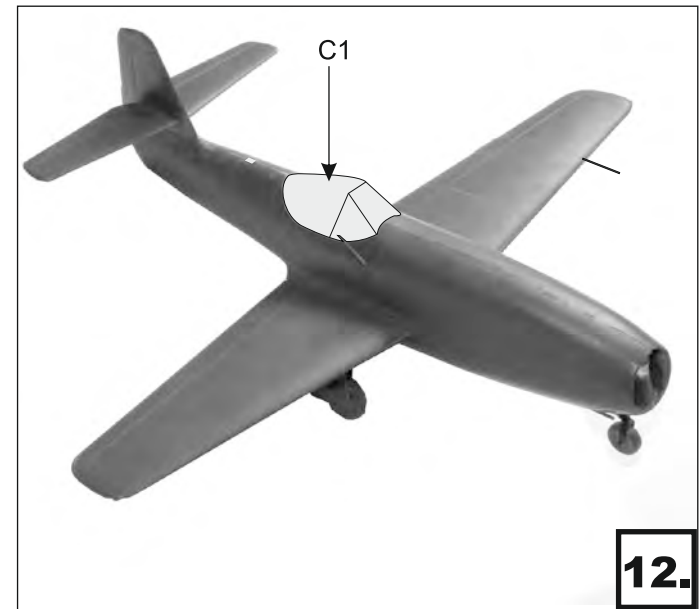
9.



10.



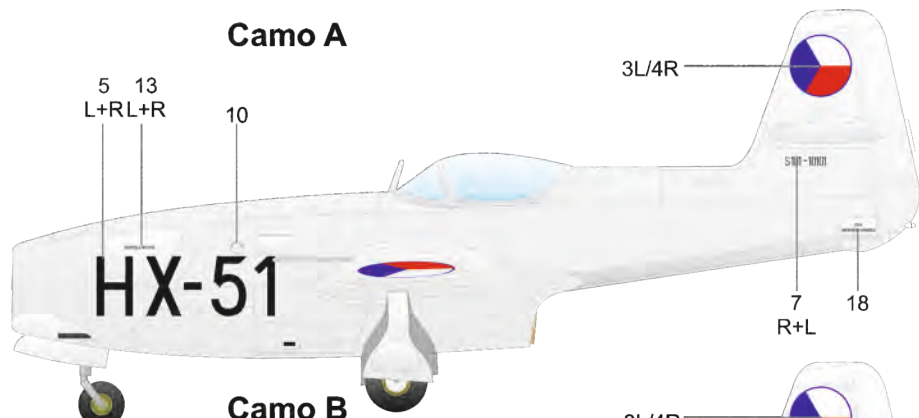
11.



12.



Camo A



Camo B



Camo C



Camo D

