



## HISTOIRE DE L'AVION YAK-1M

Les premiers travaux de construction de l'avion YAK-1 furent entrepris en 1934. Le projet fut élaboré dans le bureau de construction A. S. Yakowlew sur la base de l'avion sportif rapide YA-7 (AIR-7) — construit par Jakowlew — qui, en 1932, a atteint en ce temps, l'énorme vitesse de 320 km/h. Les prototypes du YAK portaient le sigle I-26 (I — instruable — avion de chasse). Le prototype teste en janvier 1940 par le pilote Piontkowski a atteint 587 km/h à une altitude de 5000 m. Le YAK-1 se caractérisait, outre sa vitesse, par une grande maniabilité et une construction simple réalisée en matériaux facilement accessibles. On a donc pu entreprendre rapidement sa production en série. C'est ainsi qu'à la fin de l'année 1940, l'aviation de l'URSS possédait 64 avions, pendant le premier semestre 1941 — 335 unités et 1019 à la fin de cette année. Pendant cette même période, on a construit aussi un petit nombre de YAK biplaces prévus pour la formation des pilotes. Ils furent désignés: YAK-7W ou YAK-7U.

Les YAK ont reçu leur baptême du feu pendant l'hiver 1941 lors de la défense de Moscou. En ce temps, en raison des besoins défensifs, on a liquidé dans les YAK-7W la seconde cabine, et après leur armement, ils furent utilisés — sous le sigle YAK-7 — pour la défense de Moscou.

La construction modifiée de YAK-1M fut élaborée sur la base des expériences de combat. Il s'est avéré que l'extrados du fuselage formant un prolongement aérodynamique de la cabine du pilote limitait sensiblement la visibilité vers l'arrière et entraînait de grandes pertes tant en pilotes qu'en machines pendant les combats avec les chasseurs de l'ennemi. Sur la base de cette expérience, on a abaissé l'extrados derrière la cabine du pilote et obtenu ainsi une bonne visibilité dans tous les sens. Pour réduire la masse de l'appareil, on a éliminé le mécanisme d'escamotage du train d'atterrissage arrière et, dans les versions ultérieures du YAK-1M, on a remplacé deux mitrailleuses SZKAS calibre 7,62 par une UBS calibre 12,7 mm placée à gauche, au-dessus du moteur. L'avion YAK-1M constituait, pendant la guerre, le matériel de base du 1er Régiment Polonais d'Aviation de Chasse „WARSAWA” qui fut organisé en URSS en août 1943.

Les aviateurs du régiment „WARSAWA” ont commencé leurs combats sur le sol natal depuis l'aérodrome Dyss près de Lublin en août 1944. Le régiment „WARSAWA” disposait alors de 39 avions YAK-1M, d'un avion YAK-7W et d'un personnel comptant environ 239 personnes. Les pilotes du 1er R.A.C. „WARSAWA” participant aux combats de libération de notre capitale et protégeaient de l'air le premier défilé de l'Armée Populaire de Pologne dans Varsovie libérée et, en luttant avec l'envahisseur hitlerien, ils sont arrivés jusqu'à Berlin.

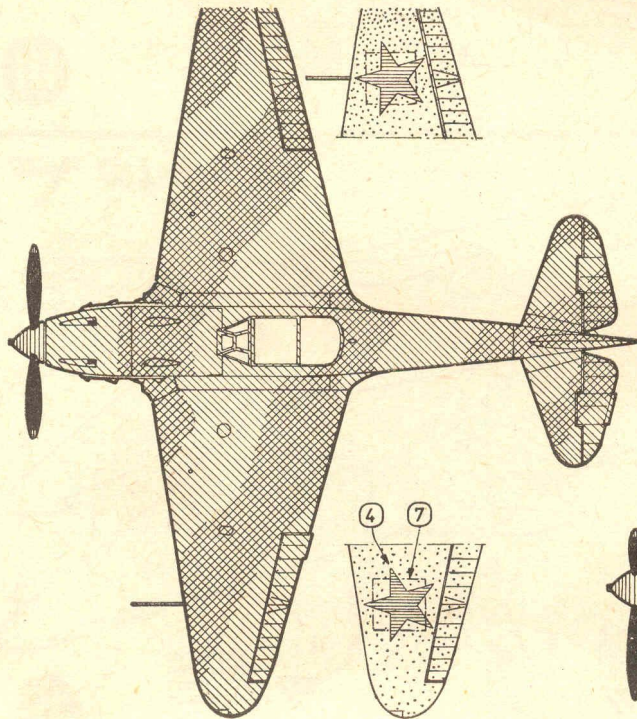
## WERDEGANG DES JAGDFLUGZEUGS YAK-1M

Die ersten Arbeiten an der Konstruktion des Flugzeugs YAK-1 gehen auf das Jahr 1934 zurück. Das Projekt entstand im Konstruktionsbüro A. S. Yakowlew's nach dem Muster der schnellen Sportmaschine YA-7 (AIR-7) von Jakowlew, die 1932 eine für jene Zeit bedeutende Geschwindigkeit von 320 km/h entwickelte. Der Prototyp wurde im Januar 1940 vom Piloten Piontkowski eingeflogen und erreichte auf 5000 m Höhe eine Geschwindigkeit von 587 km/h. YAK-1 zeichnete sich nicht allein durch seine Geschwindigkeit, sondern auch durch Wendigkeit, Einfachheit seiner Konstruktion aus leicht zu beschaffenden Werkstoffen aus, was die schnelle Aufnahme der Serienproduktion ermöglichte. Dank dem letzten Umstand konnten noch bis Ende 1940 64 Flugzeuge, in der ersten Hälfte 1941 335 Stück und bis Jahrendende 1019 Stück hergestellt werden. Es wurde in dieser Zeit auch eine Anzahl YAK-Zweisitzer für die Pilotenschulung gebaut. Die Schulflugzeuge wurden als YAK-7W und YAK-7U bezeichnet.

Die Feuertaufe empfanden die YAKs im Winter 1941 bei der Verteidigung Moskaus. Aus Abwergründen wurde in den Flugzeugen YAK-7W die zweite Kabine abgeschafft. Das bewaffnete Flugzeug erhielt die Bezeichnung YAK-7 und wurde in den Kämpfen zum Moskau eingesetzt.

Die Version YAK-1M (modifizierte) entstand zufolge der während der Kämpfe gewonnenen Erfahrungen. Es zeigte sich, dass der aus den stromlinienförmigen Verlängerung der Kabine bildende Rumpfrücken die Aussicht nach hinten behindert, was sich sehr nachteilig im Kampf mit den feindlichen Jagdflugzeugen erwies und zu grosseren Flugzeug- und Mannschaftsverlusten führte. Der Rücken des Rumpfes wurde alsdann erniedrigt und dadurch eine gute Aussicht nach allen Richtungen erzielt. Der Erzeugnismechanismus für das Hinterrad wurde abgeschafft, was ein leichteres Gewicht ergab und in den späteren Ausführungen wurden zwei Maschinengewehre SZKAS Kal 7,62 durch eines vom Typ UBS Kal 12,7 mm ersetzt, das links über dem Motor eingebaut wurde.

Jagdflugzeuge YAK-1M bildeten die Grundausstattung des 1. Polnischen Jagdflieger-Regiments „WARSAWA”, das 1943 in der UdSSR organisiert wurde. Die Flieger des Regiments „WARSAWA” setzten ihre Kampfhandlungen auf dem Heimatboden von Flugplatz Dyss bei Lublin aus, im August 1944 ein. Das Regiment besass 39 Flugzeuge YAK-1M und ein YAK-7W, es zählte etwa 239 Personen. Es beteiligte sich an den Kämpfen um Warschau, beschirmte die erste Heerschau der Polnischen Volksarmee in der befreiten Hauptstadt und verfolgte die Eindringlinge Hitlers bei Berlin.



### DANE TAKTYCZNO - TECHNICZNE SAMOLOTU JAK-1M (JAK-1)

**WYMIARY** — rozpiętość 10 m, długość 8,42m, wysokość 3,6 m

**OSIĄGI** — prędkość maksymalna 600 km/h (580 km/h), prędkość lądowania 120 km/h, szybkość wznoszenia 20 m/sek. (18 m/sek.), czas wznoszenia na 5000 m — 4,5 min., pułap praktyczny 10 700 m, zasięg 710 km.

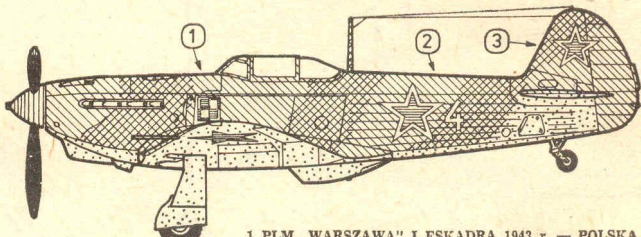
**NAPĘD** — silnik 12-cylindrowy chłodzony cieczą — WK-105 PF, moc 1240 KM, (M-105 PA, moc 1100 KM), śmigło metalowe o zmiennym skoku — WISZ-61 P w późniejszych wersjach stosowano śmigło z automatyczną regulacją skoku — WISZ-105 SW.

**UZBROJENIE** — działko MP kaliber 20 mm umieszczone w osi śmigła, oraz 2 km SZKAS kal. 7,62 mm

Część samolotów wyposażono w zaczepy do 6 pocisków rakietowych RS-82.

**CIEŻAR** — samolotu pustego 1070 kg, ciężar startowy 2800 kg (2960 kg).

**KONSTRUKCJA** — jednomiejscowy dolnopłat, szkielet kadłuba spawany z rur stalowych, przed pokryty blachą duralową, a boki za kabiną pilota oprofelowane listwami drewnianymi i obciętymi płótnem. Grzbiet i część spodka kadłuba wykonane w formie drewnianego szkieletu pokrytego sklejką. Skrzydła konstrukcji drewnianej pokryte sklejką, lotki kryte płótnem. Stateczniki (części nieruchome usterzenia) konstrukcji drewnianej pokryte sklejką i wzmocnione płótnem. Stery konstrukcji duralowej pokryte płótnem.

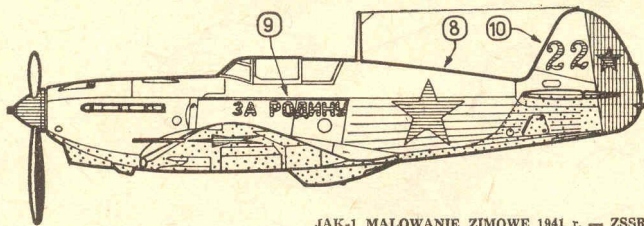


1 PLM „WARSAWA” I ESKADRA 1943 r. — POLSKA

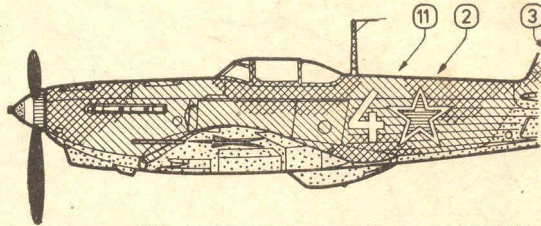
**MIKRO**  
SKALA 1:72

## JAK-1M ? JAK-1

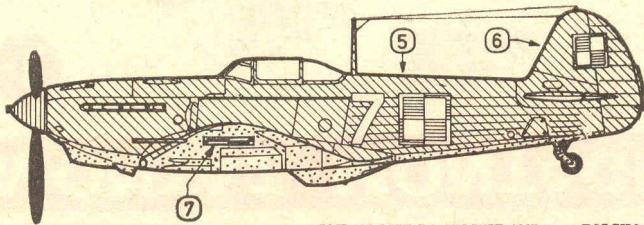
ZESTAW UMOŻLIWI SKLEJENIE JEDNEJ Z DWÓCH WERSJI



JAK-1 MAŁOWANIE ZIMOWE 1941 r. — ZSSR



PLM „NORMANDIA — NIEMEN” 1943 r. — FRANCJA



JAK-1M LWP PO WOJNIE 1945 r. — POLSKA

### SCHEMAT MAŁOWANIA MODELU

Uwagi: kolory wnętrza, podwozia i łopat śmigła podano na rysunkach montażowych. Imitacje dźwigni oznaczonych na wewnętrznych bokach kabiny malujemy kolorem czarnym. Malowanie wnętrza kabiny pilota najlepiej wykonać przed sklejeniem części. Do malowania modelu należy używać tylko emalii olejnych lub farb lateksowych, a uniknąć lakierów szybko schnących nitro, które niszczą powierzchnię rozpuszczając tworzywo (polistyren), z którego wykonano model. Pod prostokątami oznaczającymi kolory podano nr. kolorów emalii „HUMBROL”.

Przy naklejaniu kalkomanii należy uwzględnić różnicę w wielkości między powyższymi rysunkami, a modelem — rysunki są mniejsze od modelu

	CIEMNY ZIELONY DARK GREEN VERT FONCE DUNKELGRÜN		BRAZOWY BROWN BRUN BRAUN		BIAŁY WHITE BLANC WEISS		BŁĘKITNY PALE BLUE AZUR CLAIR HELLBLAU		CZERWONY RED ROUGE ROT		ZÓŁTY YELLOW JAUNE GELB		CZARNY BLACK NOIR SCHWARZ
M31		M29		M34		1/2 M65 + 1/2 M64		M60		M24		M33	

WYBRAĆ WERSJĘ MODELU DO SKLEJENIA  
 CHOOSE THE MODEL TO MAKE  
 CHOISIR LE GAMRE DE MODÈLE À COLLER  
 MODELLAUSFÜHRUNG ZUM BASTELN AUSWÄHLEN

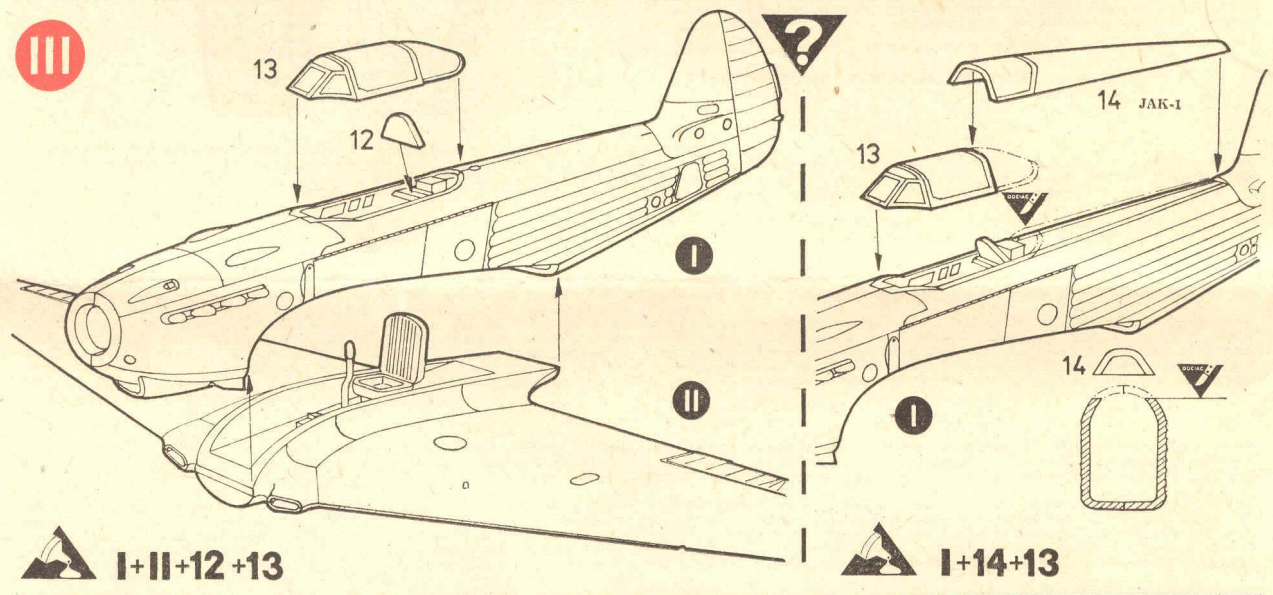
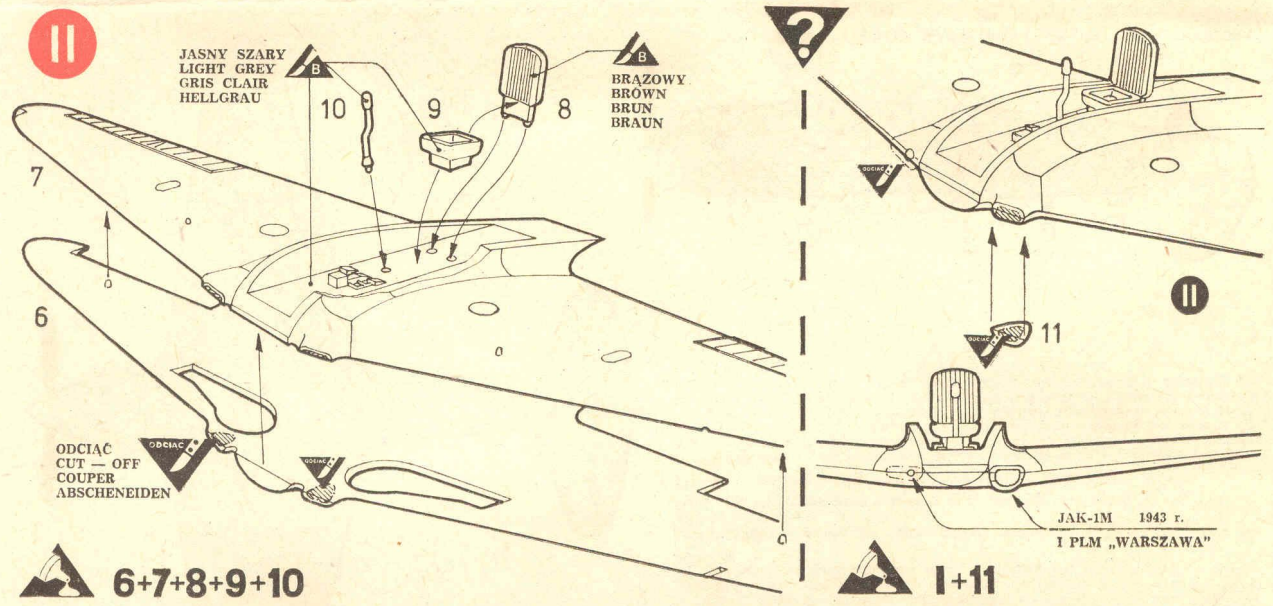
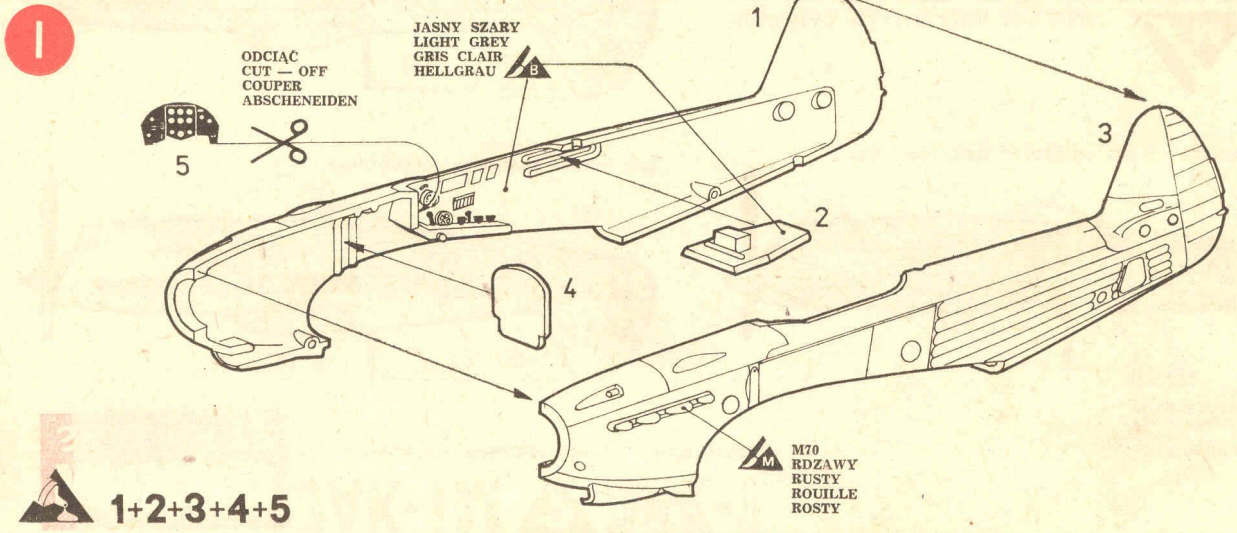
ŁĄCZYĆ KLEJEM  
 GLUE TOGETHER  
 ASSEMBLER À LA COLLE  
 MIT LEIM VERBINDEN

ŁĄCZYĆ BEZ KLEJU  
 STICK WITHOUT GLUE  
 ASSEMBLER SANS COLLE  
 OHNE LEIM VERBINDEN

SPECZYĆ GORĄCYM NOŻEM  
 UPSET USING A HOT KNIFE  
 REFOULER AU COUTEAU CHAUD  
 MIT HEISSEM MESSER STAUCHEN

MALOWANIE EMALIA OLEJNA  
 MATOWA OIL PAINT GLOSSY  
 MATE METTRE EN PEINTURE À L'HUILE BRILLANTE  
 MIT OELFARBEN ANSTREICHEN GLÄNZEND

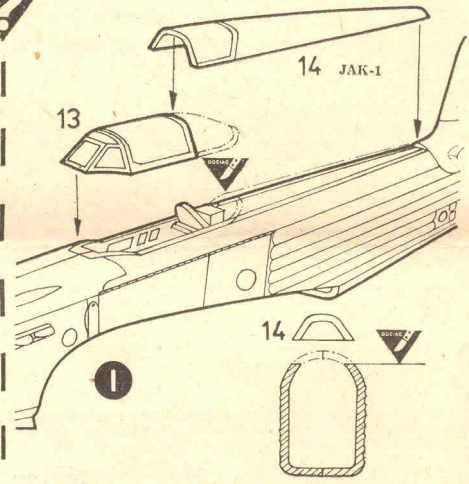
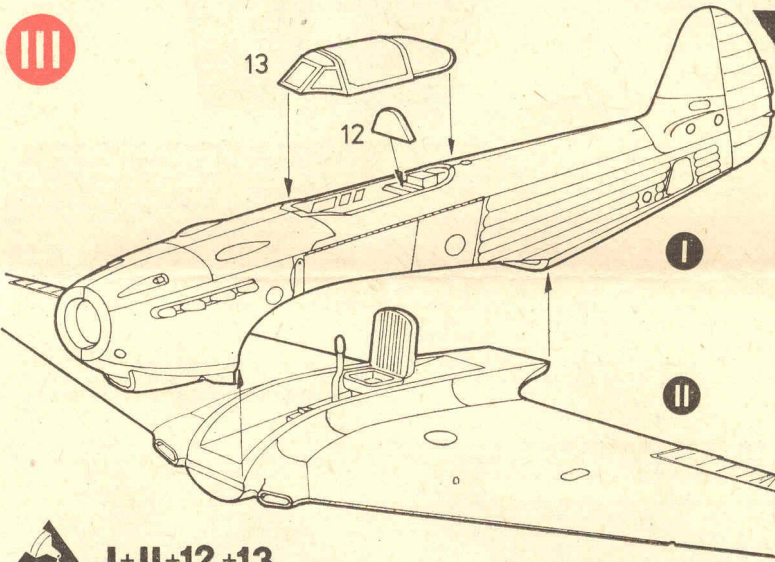
# MONTAŻ - MONTAGE - ASSEMBLY



**6+7+8+9+10**

**I+11**

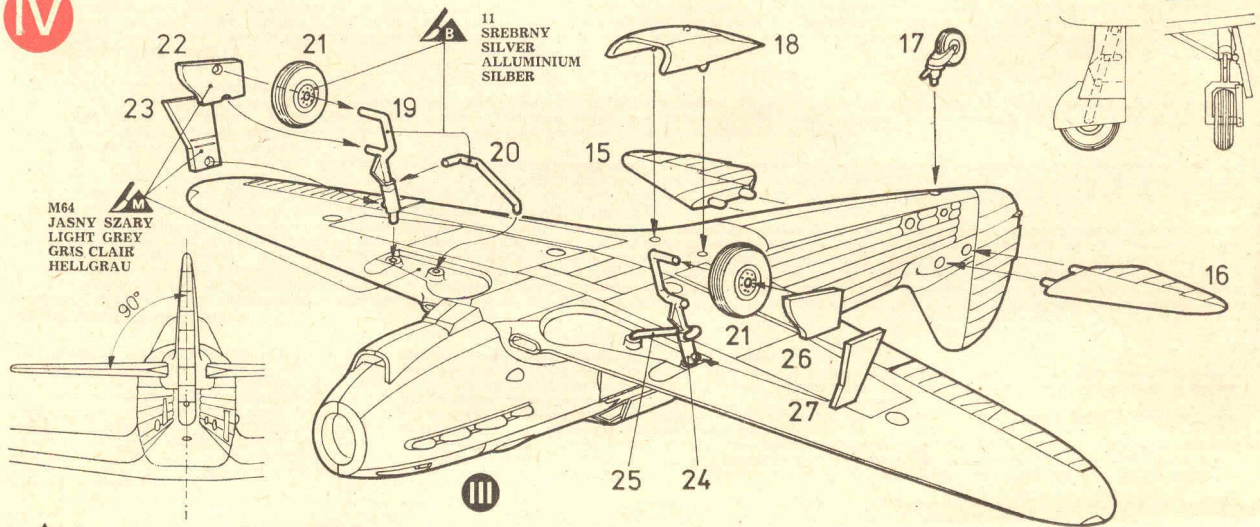
**III**



**I+II+12+13**

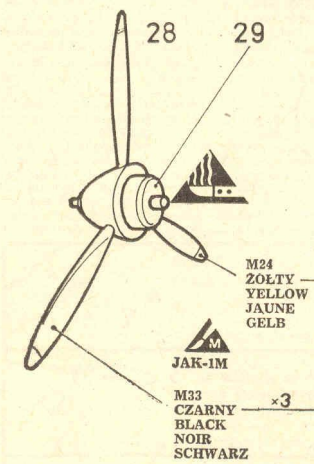
**I+14+13**

**IV**

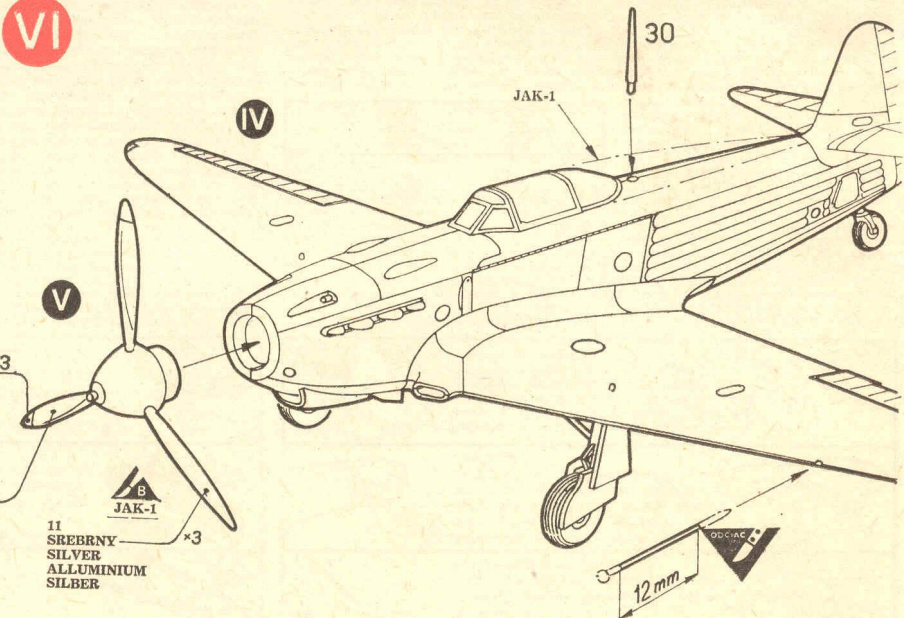


**III+15+16+17+18+(19+20+21+22+23)+(24+25+21+26+27)**

**V**



**VI**



**28+29**

**IV+V**

**IV+30**