

Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

С.Д. Комиссаров

Самолёт Як-12

11•2010 г. 

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
Рег. свидетельство ПИ № 77-13435

Издаётся с июля 2003 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — ЗАО «Редакция журнала
«Моделист-конструктор»

Главный редактор **А.С.РАГУЗИН**
Ответственный редактор **В.Р.КОТЕЛЬНИКОВ**
Ведущий редактор **Л.А.СТОРЧЕВАЯ**
Компьютерная верстка: **С.В.СОТНИКОВ**
Корректор **Н.Н.САМОЙЛОВА**

Обложка:

1-я стр. — фото Н. Якубовича; 3-я стр. — фото С. Комиссарова;
2-я и 4-я стр. — рис. А. Юргенсона

✉ 127015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., д.5а,
«Моделист-конструктор».
☎ 787-35-52, 787-35-54

www.modelist-konstruktor.ru

Подп. к печ. 8.10.2010. Формат 60x90 1/8. Бумага офсетная №1.
Печать офсетная. Усл. печ.л.4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6.
Заказ № 1397. Тираж 1000 экз.

Отпечатано в филиале ГУП МО «КТ» «Воскресенская типография»,
Адрес: Московская обл., г.Воскресенск, ул. Вокзальная, д.30

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением автора.

Авторы материалов несут ответственность за точность
приведённых фактов, а также за использование сведений,
не подлежащих публикации в открытой печати.

Ответственность перед заинтересованными сторонами за соблюдение их
авторских прав несут авторы материалов.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

Уважаемые любители авиации!

Данный выпуск познакомит вас с советским лёгким самолётом Як-12. Эта машина, выпускавшаяся в больших количествах в 1950-х гг. во многих вариантах, успешно эксплуатировалась в ВВС и гражданской авиации. Последние Як-12 можно увидеть в воздухе и в наши дни.

2010 г. мы завершим публикацией об окраске и обозначениях самолётов японской морской авиации в 1920—1945 гг.

В 2011 г. вас ожидают номера о транспортном самолёте Ан-124, вертолёте Як-24, английском бомбардировщике «Канберра» и французском тяжёлом бомбардировщике Фарман «Голиаф».

Список сокращений

АСК	— авиаспортивный клуб;
АТК	— авиатехнический клуб;
ГКАТ	— Государственный комитет по авиационной технике;
ГК НИИ ВВС	— Государственный Краснознамённый научно-испытательный институт ВВС;
Гос НИИ ГА	— Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации;
Гос НИИ ГВФ	— Государственный научно-исследовательский институт Гражданского воздушного флота;
ГУ ГВФ	— Главное управление Гражданского воздушного флота;
ГУСМП	— Главное управление Северного морского пути;
МАП	— Министерство авиационной промышленности;
МГА	— Министерство гражданской авиации;
МГАК	— Московский городской аэроклуб;
оато	— отдельный авиатранспортный отряд;
ОКБ	— опытное конструкторское бюро;
ПВД	— приёмник воздушного давления;
СЛА	— самодельный летательный аппарат;
СПУ	— самолётное переговорное устройство;
УАЦ	— учебный авиационный центр;
ЦАГИ	— Центральный аэрогидравлический институт;
ЦАК	— Центральный аэроклуб;
ЦКБ по СПК	— Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях;
ЦОЛТШ	— Центральная объединённая лётно-техническая школа.

Литература

1. Горбенко К.С., Макаров Ю.В. Самолёты строим сами, М., ДОСААФ, 1989.
2. Опытное конструкторское бюро имени А.С.Яковлева, М., 2002.
3. Самолёт Як-12, М., Оборонгиз, 1950.
4. Самолёт Як-12Р, М., Оборонгиз, 1958.
5. Самолёт Як-12М, М., Оборонгиз, 1959.
6. Шавров Б.Б. История конструкций самолётов в СССР, т.2, М., 1994.
7. Яковлев А.С. Цель жизни, М., Наука, 1966.
8. Gordon Y., Komissarov D. Chinese aircraft, Manchester, 2008.
9. Gordon Y., Komissarov D., Komissarov S. ОКБ Yakovlev, Manchester, 2005.
10. Morgala A. Polskie samoloty wojskowe, Warszawa, 1981.

Журналы: «Гражданская авиация», «Крылья Родины», «Моделист-конструктор», Letectvi a Kosmonautika, Skrzydlata Polska

Использованы материалы ОКБ им. А.С.Яковлева, Российского государственного архива экономики и Государственного архива Российской Федерации.

Автор выражает благодарность за помощь Ю.В. Засыпкину,
Е.Н. Гордону и С.М. Ганину

Вниманию читателей!

В целях избежания разночтений с цитируемыми документами, вместо термина «масса» в тексте употребляется «вес» (в кг), а мощность приводится не в кВт, а в л.с., что соответствует терминологии того времени. Соотношение этих величин с современными следующее: 1 кг = 9,8 н; 1 л.с. = 0,736 кВт

В следующем номере — монография
«Окраска и обозначения самолётов
японской морской авиации 1920 — 1945»

