

Reflecties om van te dromen.
FOTO: JEROME VAN DER SCHAAR.

De Yak is een dorstige bruto. Tweepersoons, negen cilinders en voor wijnreisjes naar het Sauerland niet echt geschikt. En de gemiddelde verloofde laat zich niet graag in het canvas parachuteharnas hijsen. Toch heeft een flinke groep Nederlanders en Belgen zich verenigd in de Yakkes-foundation (YF) om lekker en veel met dit toestel te vliegen. Zijn ze wel goed bezig?

Kennismaking met de Yak-52's van de

Een volmondig 'Ja' is het antwoord. Ze zijn zelfs heel goed bezig. Wie groots en meeslepend wil vliegen, heeft aan de Yak een hele goeie. Want de Yak is een Beul en een Broeder. De Yak is een Vechter en een Vriend. Hij dreunt, hij brult en hij sist. Hij oogt aan als een warbird, met zijn dansende meters en zijn militair aandoende instrumentarium. Maar het toestel laat zich handelen als een sportkistje, met zijn heerlijk-manoeuvrerende neuswiel en zijn gevoelige lange stick, die

minutieuze bewegingen van de perfect gebalanceerde roervlakken mogelijk maakt.

Bovendien bijzonder

De Yak is een perfect, vergevingsvol platform voor beginnende en gevorderde aerobateurs. En, ik schreef het in dit blad al eerder, hij geeft mij meer warbird-gevoel dan de Stallion P-51 die ik in Amerika ooit mocht besturen. Bovendien, laten we eerlijk zijn, is de Yak tenslotte ook nog een toestel waarmee

u veel indruk maakt. Ik deed zelf wat werk op Niederrhein en Sanicole en ik kan u vertellen: men staat watertandend in de rij om alles te weten te komen over deze eigenzinnig en bijzonder ogende Oostblokker. Ja, met een Yak bent u heel goed bezig.

Vier Yaks

"We hebben er nu vier", vertelt Jerome van der Schaar, één van de initiatiefnemers van de YF. "De RA-3085K deel ik met Nicole



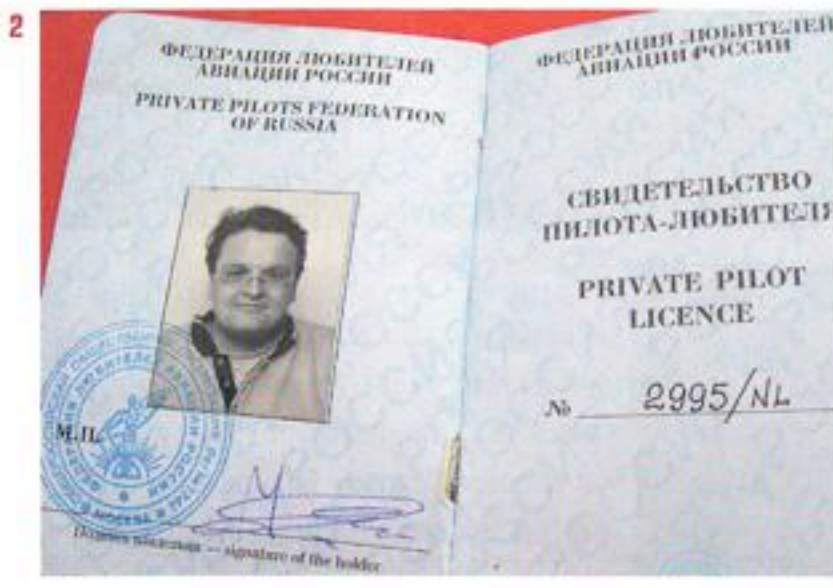
Yakkes Foundation

1 Een Seppe en een Sanicole-Yak in formatie. FOTO: ANTOINE ROELS. **2** Een begenadigd instructeur: Gennady Elfimov. FOTO: GOOF BAKKER. **3** Alles in (kilo)meters en procenten. FOTO: GOOF BAKKER. **4** Goof en Gennady. FOTO: JEROME VAN DER SCHAAR. **5** De cockpit van buitenaf. FOTO: JEROME VAN DER SCHAAR.

1



1 Static op Lelystad. Het indrukwekkende propmechisme. FOTO: JEROME VAN DER SCHAAR. **2** Jewel, een Russisch brevet. FOTO: JEROME VAN DER SCHAAR. **3** Yak vliegen is sleutelen: Robert de Vries, Hans Oortman en Willem Braat. FOTO: JEROME VAN DER SCHAAR. **4** Sleutelen met de benen buiten. FOTO: JEROME VAN DER SCHAAR.



3

4

Bertrams, Peter Kuipers en Roderick Buijs. We hebben het toestel in de winter van 2003 uit Moskou over laten komen en hadden 'm ontdekt bij de Shakri fabriek, gespecialiseerd in het overhullen van Yaks. Die hebben er, samen met een bedrijf uit Litouwen, een goede handel aan. Zeker als je bedenkt dat er nu in Engeland zo'n zeventig vliegen en in de Benelux inmiddels acht. Ons toestel, met duizend uur op het airframe en zevenhonderd op de motor, is nu geheel naar nul uur gereset."

Hoe gaat dat eigenlijk, met die Russen? "Zaken doen gaat over het algemeen goed, alleen tijdsafspraken liggen soms wat moeilijk. De levertijd maal twee, dan kom je leuk in de buurt, als je mazzel hebt. En vooral niet te snel vooruit betalen, is de boodschap."

En wat zijn de kosten? "Voor tussen de zestig- en de honderdduizend euro heb je er eentje vliegklaar in Nederland. Operationeel moet je denken aan driehonderd euro per uur. Wat duurder dan een Cessna, maar dit is hands-on vliegen, met 360 pk voor je neus, het echte warbird-gevoel en allerlei mogelijkheden om aerobatic te vliegen. Een prachtig toestel om mee naar fly-ins en airshows te gaan. Maar afstanden zul je er niets snel mee vliegen. Kort maar krachtig vliegen, dus. Bovendien: we hebben maar twee uur endurance. De twee keer zestig-liter tanks zijn er destijds expres ingezet om te voorkomen dat de Oostbloktrainees naar het Westen zouden vluchten. Trainingskampen lagen minimaal vier uur vliegen van het IJzeren Gordijn."

Veilig platform

Hoe zit het met de veiligheid? "De Yak 52 is een uitermate degelijk gebouwde toestel. Het moest onder barre omstandigheden blijven functioneren. Gebouwd om twintig jaar buiten te staan bij temperaturen van min veertig tot plus veertig. Ruwe gravelstrips, matig onderhoud, het is allemaal voorzien. Alle systemen zijn eenvoudig maar degelijk gebouwd. Daar kunnen we in het Westen nog wat van leren. De gearlock bijvoorbeeld is een schuif waarmee je de voordeur ook op slot doet. De gear-indicator is een pin op de vleugel. Pinnetje weg, gear is up. Praktische kleurcodes door het hele toestel: alles wat geel is, is brandstof (throttle, leidingen, indicators), alles wat bruin is, is olie en zwart is lucht. Allemaal simpel en rechtdoorzee.

En het instrumentarium? "Alle instru-

menten zijn metrisch en in procenten, identiek aan de MiG straaljagers. Je kunt zo van de Yak in de MiG stappen, ze hebben identieke cockpits. En ook wat brandstof betreft is de Yak niet kieskeurig: alles boven de 95 octaan kan getankt worden, dus de 98 van het tankstation kun je er gewoon in gooien."

Zware jongen

Degelijk gebouwd, zwaar dus? "Dik duizend kilo. Compleet van aluminium, op de prop na, die is van hout. Bij een gear-up landing breekt deze namelijk ongeveer op tweederde van de spinner af, omdat het landingsgestel in opgetrokken toestand nog enigszins naar buiten hangt. Volgens het handboek kun je in een uiterste noodsituatie een stuk van de prop afzagen (de lintzaag wordt bijgeleverd!) om zodoende zonder hulp van buitenaf weer vanuit de toendra te kunnen vertrekken. Alles is oersterk. De main spar is zo sterk dat je over de hele vleugel kunt lopen. De limieten zijn +6 en -6 zes G. Een stevige jongen dus."

En het onderhoud? "In verband met de Russische registratie wordt onze Yak door fabrieksmonteurs uit Moskou onderhouden. Dit gaat zeer professioneel, volgens fabrieksvorschriften en geen ruimte voor ritselwerk. Enkel de bureaucratie is een stuk minder dan in menig Europees land."

Les van de meester

De Yak is een toestel dat over het algemeen makkelijk onder de knie te krijgen is. Het is immers een opleidingstoestel van de DOSAAF, een soort aircadets van de Russische luchtmacht. De Yak kan echter venijnig bijten, met name bij power-on- en accelerated-stalls.

Binnen de stichting wordt dan ook niet gevlogen zonder gedegen opleiding, die deels gegeven wordt door Gennady Elfimov, erelid van de stichting. Bij tijd en wijle laat de Yakkes Foundation deze absolute crack uit Engeland overkomen. Gennady is afgestudeerd aan de prestigieuze aeronautische TU Moskou en heeft gewerkt aan de Russische spaceshuttle. In zijn vrije tijd sprokkelde hij op de Yak-52 vierduizend uur bij elkaar. Hij instrueert wereldwijd. Ondergetekende mocht het genoeg smaken om twee uur DBO, inclusief veertien touch-and-go's met hem te maken. Het solostadium was toen feitelijk bereikt, zij het dat dit geen doel op zich was.

Stichting Yakkes

De stichting is opgericht om gezamenlijk te kunnen opereren: ervaring uitwisselen, opleiding, onderhoud, verzekering, spare parts. Secundair doel is het gezamenlijk optreden op airshows en dergelijke. Middels een business promotionprogramma probeert de stichting opbrengsten te genereren die kunnen worden geïnvesteerd in toekomstige restauratieprojecten. Er wordt bijvoorbeeld voorzichtig nagedacht over de aanschaf van een Yak-9, de Russische tegenhanger van de P-51D. Voor de liefhebbers heeft de stichting een ledenprogramma van vijf euro per maand, waarvoor men een serie kortingen, privileges op airshows en dergelijke verkrijgt. De stichting bestaat bij gratie van donaties, zowel financieel-materieel als persoonlijke inzet. Meer info via: www.yakkes.com of info@yakkes.com



Het logo van de Yakkes-foundation.
FOTO: JEROME VAN DER SCHAAR.

Laat ik de rolls en de stalls even voor wat ze zijn en me beperken tot de 'final'. Gennady laat me hoog inzetten: 1.000 voet tot pakweg short-final. De Yak heeft namelijk een glijhoek van 1:5,5 met gear down! Dat is slechter dan een F-16. Snelheid op 170, 120 over de threshold. Ik vang het toestel, gezien de lange wielpoten, iets vroeger af dan ik intuïtief zou doen, zoals Gennady me geleerd heeft.

De Yak is een Beul en een Broeder!

Ik melk het toestel uit en de Yak gaat rustig zitten, zij het dat ik door het gevoelige rudder niet altijd precies de middenlijn centraal weet te krijgen. Vol gas, links voeten(!) en dóór met die beul. De 360 pk negencilinder brult als een getergde Kaukasische Bergleeuw en klimt als de Kaukasische berggeit die hem probeert te ontvluchten. Driehonderd meter per minuut. Glasnost! Perestroika! Nazdravje! Dit is kicken! 