

Le **Yakovlev Yak-18** (Code OTAN : *Max*) fut un avion d'entraînement militaire et civil biplace soviétique. Il entra en service en 1946. Motorisé à l'origine par un moteur en étoile Shvetsov M-11FR-1, il est entré en service en 1947. Il a été aussi produit en Chine sous le nom **Nanchang CJ-5**.

Histoire :

En mai 1945, Yakovlev décida la conception du Yak-18 biplace comme avion d'entraînement. Il le conçut pour remplacer les anciens UT-2 et Yak-5, en service dans l'armée de l'air soviétique et dans l'aviation civile. Le nouvel appareil décolla un an plus tard, propulsé par un Shvetsov M-11, 5 cylindres en étoile et équipé d'un train d'atterrissage principal entièrement rétractable et une roulette de queue fixe. Sa conception le rendit extrêmement facile à construire et à entretenir et sa production continue toujours aujourd'hui (55 ans plus tard) dans deux de ses variantes : le Yak-18T 4 places et le Yak-54 2 places. Le Yak-18 devint l'avion d'entraînement standard dans les écoles de pilotage militaires et civiles. La Chine l'utilisa à grande échelle et de nombreuses nations l'employèrent également.

Membre de la deuxième génération de concepteurs d'avions russes, et plus connu pour la conception de chasseurs, Alexandre Sergueïevitch Yakovlev a toujours conservé une section de conception d'avions légers. En mai 1945, Yakovlev a lancé la conception de l'avion d'entraînement Yak-18 biplace. Il vise à remplacer les Yakovlev UT-2 et Yak-5 en service dans les Forces aériennes soviétiques et DOSAAF (Société de contributions volontaires pour la collaboration avec l'Armée, la Force aérienne et la Marine, qui a parrainé les aéro-clubs partout en URSS). En 1944, une version avancée de l'UT-2 avait été construite avec une verrière fermée et un train d'atterrissage fixe qui avait une ressemblance frappante avec le nouveau Yak-18. Le nouvel avion a volé un an plus tard, propulsé par un moteur Shvetsov M-11 cinq-cylindres en étoile de 119 kw (160 ch) et mettant en vedette un train d'atterrissage principal escamotable pneumatique et une roulette de queue fixe. Il est entré en service en tant que formateur plus tard la même année et a été construit par Yakovlev jusqu'en 1956. Des exemplaires ont été exportés vers la Chine, au début sous forme de kit en 1950. Les Chinois ont commencé la production de copies sous licence en 1954 avec la désignation CJ-5.

Le plus grand titre de gloire du Yak-18 est son utilisation comme bombardier de nuit par la Force aérienne nord-coréenne au cours de la guerre de Corée. L'avion a été modifié avec des supports de bombes sur la section centrale de l'aile et a survolé l'emplacement des troupes de l'ONU de nuit et largué des bombes pour harceler les forces de l'ONU. L'attaque la plus réussie de l'aviation nord-coréenne pendant la guerre fut la destruction d'un dépôt de carburant de près de 5,5 millions de gallons dans la zone d'Inchon, en juin 1953, par 4 ou 5 Yak-18. Le moteur à cinq cylindres rappelait à la plupart des troupes américaines le son des premières machines à laver à essence, ce qui lui a valu le surnom « Washing Machine Charlie » (« Machine à laver Charlie »). Le nom de « Bed Check Charlie » a également été utilisé pour les intrusions nocturnes. Le Yak-18 ainsi que le Polikarpov Po-2 étaient devenus une nuisance, jusqu'à ce que les chasseurs de nuit des États-Unis commencent à les abattre.



Formation de voltige sur YAK-18's

Variantes :

- **Yak-18** - La version originale.
- **Yak-18A** - Version remotorisée par un Ivchenko AI-14 **(en)** FR de 260 ch. Version la plus produite.
- **Yak-18U** - Version construite en un petit nombre. Équipé d'un train d'atterrissage rétractable.
- **Yak-18P** (désignation OTAN "Mouse") - Version monoplace pour la voltige. Dérivé du Yak-18 d'entraînement.
- **Yak-18PM** - Version de voltige.
- **Yak-18PS** - Version de voltige avec roue de queue rétractable.
- **Yak-18T** - Version d'entraînement civile. Le Yak-18T est aussi un avion léger de transport de passagers avec 4 places (pilote compris).
- **Nanchang CJ-5** - Le Yak-18 fut construit sous licence par la Chine sous le nom CJ-5.
- **Nanchang CJ-6** - Version chinoise, utilisant un Zhuzhou HS-6 en étoile.
- **Nanchang Cj-6a** - Version chinoise, propulsé par un Zhuzhou Huosai en étoile de 285 ch.
- **Nanchang CJ-6B** - Version armée de surveillance côtière, appareil d'observation.
- **Nanchang BT-6** - Désignation pour l'export des CJ-6 et CJ-6a. Le CJ-6 fut vendu à l'Albanie, au Bangladesh, au Cambodge, à la Corée du Nord, au Sri Lanka, à la Tanzanie, à la Zambie.
- **Nanchang Haiyan (Petrel)** - Version civile pour l'agriculture.
- **Nanchang Haiyan A** - Prototype.
- **Nanchang Haiyan B** - Version civile de lutte anti-incendie et pour l'agriculture.
- **Nanchang Haiyan C** - Version civile de patrouille et d'observation.

Sources : Wikipédia