## История

Разработка самолёта началась в 1972 году. Он предлагал новые технологии и улучшения в сравнении с предыдущими моделями, такие как более эффективные двигатели и лучшую маневренность. В период с 1974 по 1976 годы было создано четыре прототипа будущего самолета ЯК-42. Первый прототип имел угол стреловидности крыла в 11°, в то время как остальные три прототипа имели угол стреловидности в 23°. После исследования был выбран третий вариант прототипа для создания серийных самолетов ЯК-42. Этот вариант имел полностью стреловидное хвостовое оперение и спаренные колеса на каждой опоре шасси. Серийное производство Як-42 началось в 1977 году. Пассажирские перевозки на самолёте Як-42 были начаты в «Аэрофлоте» в конце 1980 года. Производство было сосредоточено в Саратовском и Смоленском авиационных заводах. Однако из-за недостаточной коммерческой успешности и нескольких серьезных катастроф, производство ЯК-42 было остановлено в 2003 году.

Кроме того, что Як-42 был первым самолетом, разработанным в СССР для выполнения регулярных коммерческих пассажирских перевозок на средних дистанциях, у него были и другие интересные особенности:

1. Уникальная конструкция: Як-42 был первым советским самолетом с трехдвигательной схемой внутрифюзеляжного размещения двигателей. Это позволило освободить заднюю часть фюзеляжа для пассажирского салона и обеспечить более комфортные условия для пассажиров.

2. Лучшая проходимость: Благодаря своей конструкции и современным технологиям предыдущего поколения, Як-42 имел хорошие характеристики полета на низких скоростях и при плохих погодных условиях. Это делало его подходящим для использования на региональных маршрутах.

3. Вместительность: Як-42 имел способность перевозить до 120 пассажиров, что делало его одним из самых вместительных самолетов своего времени. Это было особенно важно для развития внутренних авиаперевозок в СССР.

Несмотря на свои достоинства, Як-42 столкнулся с некоторыми проблемами, включая надежность и безопасность. Несколько серьезных авиакатастроф стали причиной снижения спроса на данный тип самолета, что легло в основу прекращения его производства. Однако Як-42 все равно оставил свой след в истории авиации, представляя собой важный этап в развитии советского и российского авиастроения.

Картинки:

1 Лыжное шасси на Як-42 с большой грузовой дверью (лыжи с заострёнными носками)

2 Лыжное шасси на Як-42 с грузовой дверью меньшего размера (лыжи с прямоугольными носками)

3 Проект Як-42 с большой грузовой дверью и прямым крылом

Силовая установка — три турбовентиляторных двигателя Д-36 с большой степенью двухконтурности, взлётная тяга одного двигателя — 6500 кгс (килограмм-сила).