

Сергей Кузнецов

ИСТРЕБИТЕЛЬ ЯК-1

ЛЮБИМЫЙ САМОЛЕТ СОВЕТСКИХ АСОВ



МОСКВА
2019

Кузнецов, Сергей Дмитриевич.
К89 Истребитель Як-1. Любимый самолет советских асов / Сергей Кузнецов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2019. — 288 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-521-86571-0

Оружием Победы в военной истории России по праву считаются самолеты-истребители периода Великой Отечественной, сконструированные в ОКБ А.С. Яковлева. И первой моделью в серии самолетов, заложивших основу истребительной авиации СССР, стал Як-1.

Улучшенные боевые качества принесли этому истребителю заслуженную славу в боях на советско-германском фронте, он заметно превосходил «миги» и «лаги», на которые ошибочно была сделана главная ставка, не говоря уж об устаревших «ишаках» и «чайках».

В начале войны одни лишь «яки» были способны почти на равных сражаться с новейшими «мессерами», уступая им в скорости и скороподъемности, но имея преимущество в маневренности и огневой мощи, так что исход боя зависел лишь от мастерства пилотов. Недаром И.В. Сталин заявил: «Летчикам больше нравятся «яки»!»

Максимально точная и достоверная история самого первого самолета, носившего на своих крыльях имя А.С. Яковлева, представляет собой лучшее на сегодняшний день, самое компетентное и полное исследование создания, совершенствования и боевого применения легендарного истребителя, ставшего одним из главных символов Победы.

УДК 623.746.3(47+57)
ББК 68.53

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
ПРЕДПОСЫЛКИ И СОЗДАНИЕ	7
СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО	29
МОДИФИКАЦИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ	69
Як-1 В БОЮ	139
БОЕВОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ	117
Як-1 В СРАВНЕНИИ	179
Як-1 В АРМИЯХ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ	183
ИМЕННЫЕ САМОЛЕТЫ	199
СНОВА В СТРОЮ	213
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ	216
ОКРАСКА САМОЛЕТОВ Як-1	255
ПРИЛОЖЕНИЯ	268
ЛИТЕРАТУРА	287



Истребители периода Великой Отечественной войны, созданные конструкторским бюро А.С. Яковлева, и их модификации заслуженно вошли в историю Советского Союза, России как оружие Победы. Скорость, маневренность, точный и плотный пулеметно-пушечный огонь принесли славу истребителям Яковлева в воздушных боях Второй мировой войны на советско-германском фронте. Однако по сей день не прекращаются дискуссии и споры о том, были ли они настолько хороши для массового выпуска и применения. Данное исследование ставит своей целью не поставить точку в этих спорах, а максимально точно (насколько это позволяют имеющиеся в распоряжении автора документы) рассказать заинтересованным читателям о судьбе машины, получившей при своем рождении первый номер, — Як-1. В этой книге зарубежный читатель откроет для себя много нового и порой невероятного о родоначальнике знаменитой серии истребителей.

Начало Великой Отечественной войны Советского Союза против фашистской Германии остается до сих пор самым малоизученным периодом как в истории России, так и в мировой истории. Самолет Як-1 — лучший в 1941–1942 году истребитель советских ВВС — был незаслуженно забыт. Но именно эта машина, вместе с довоенными И-153 и И-16, приняла на себя основную тяжесть воздушных боев первых месяцев войны.

Для создания Як-1 предприняли исключительные, беспрецедентные меры. По замыслу советского руководства новые истребители должны были быть хорошо освоены авиационной промышленностью и ВВС к середине 1941 г. Этот фактор времени оказал огромное влияние как на создание машины, так и на внедрение ее в серийное производство. Большое количество рассекреченных за последние годы документов позволило по-иному взглянуть на события предвоенных и военных лет.

В данное издание внесены изменения, связанные с вновь открытыми архивными документами, уточняющие те или иные цифры и факты. Изложение некоторых событий, хорошо известных российским историкам и любителям авиации по мемуарам и журнальным публикациям, дано в развернутом виде. Автор намеренно не приводит сравнений характеристик Як-1 с англо-американскими истребителями. Любители авиации могут сделать это самостоятельно, следует лишь учесть, что наибольшее количество воздушных боев на советско-германском фронте велось в диапазоне высот до 5000 м и советские истребители оптимизировались для выполнения боевых задач именно на этих высотах. Не следует сбрасывать со счетов и то, что высокими характеристиками обладала машина, основным материалом для изготовления которой была древесина.

Истребитель Краснознаменного Балтийского флота на стоянке





ПРЕДПОСЫЛКИ И СОЗДАНИЕ

«...Конечно, не заманчивость и новизна дела, не близкая возможность широкого осуществления заветной мечты человека летать по воздуху, не возможность нового и быстрого средства передвижения, а то, что правительства западноевропейских стран видят в воздушных кораблях будущее могучее средство обороны и нападения... Всеми невольно сознается, хотя еще точно и не формулируется, что готовится колоссальный переворот, последствия которого трудно еще предвидеть и учесть, и что те государства будут иметь все преимущества при столкновении с врагом, у которых будет в руках это новое оружие нападения и обороны. Было бы более чем ужасно, скажу даже преступно, если бы мы и в этом деле, как во многом другом, отстали от наших соседей...»

*Из доклада князя Б. Голицына
«Об общих директивах для правильной постановки дела воздухоплавания в России», прочитанного 13 декабря 1909 г. в Академии наук*

К 1939 году СССР в основном решил задачу военно-экономической модернизации и консолидации советского общества и был готов более активно отстаивать свои внешнеполитические интересы. В годы революции и Гражданской войны Советский Союз утратил завоеванные Российской империей позиции на международной арене и территории в Восточной Европе. Перед советским руководством стояла задача вернуть СССР статус великой державы. В противном случае страна имела перспективу дальнейшего ослабления своего влияния, довольствуясь ролью региональной державы. Весной этого года в условиях политического кризиса в Европе в переговорах с Советским Союзом были заинтересованы и Англия с Францией, и Германия. Ход англо-франко-советских переговоров показал, что Англия и Франция не готовы к равноправному партнерству с СССР. В этой политической ситуации предложения Германии оказались более привлекательными. В 20-х числах апреля в Москве состоялось совещание по проблемам советской внешней политики, материалы которого до сих пор засекречены, в ходе которого советское руководство, очевидно, приняло решение на сближение с Германией. Как подчеркивают многие историки, событием, которое обозначило поворот в советской внешней политике, можно считать 3 мая 1939 г., когда пост наркомом иностранных дел вместо М.М. Литвинова занял В.М. Молотов.

Забегая несколько вперед, можно сказать, что конечным результатом советско-германских переговоров стал подписанный 23 августа в Москве договор о ненападении, являвшийся значительной удачей советской дипломатии. Политическое руководство СССР отдавало себе отчет в том, что столкновение интересов трех военно-политических сил: англо-французской, германо-итальянской и советской, каждая из которых стремилась к достижению собственных целей, не могло не привести к войне. В этих условиях договор о ненападении являлся временным компромиссом между двумя странами и в максимальной степени учитывал интересы Советского Союза, которому удалось остаться вне европейской войны, получив при этом значительную свободу рук в Восточной Европе и более широкое пространство для маневра между воюющими группировками в собственных интересах. Начало Второй мировой войны в Европе позволило СССР приступить к ревизии своих западных границ, навязанных ему в 1920–1922 гг. Москва получила возможность вернуть контроль над территориями, большая часть которых раньше входила в состав Российской империи.

Опыт боевых действий в ходе Гражданской войны в Испании показал, что для их ведения в течение года, по оценкам Народного комиссариата Обороны (НКО), СССР должен располагать мощностями по производству 33 000–35 000 самолетов. В феврале 1939 года в Кремле состоялось совещание работников авиапромышленности и ВВС под эгидой Центрального Комитета Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков) (ЦК ВКП(б)) и Совета Народных Комиссаров (СНК) СССР по вопросам, связанным с обеспечением резкого повышения качественного уровня советских боевых самолетов и увеличения производственных мощностей заводов авиационной промышленности. А уже к апрелю разработали и приняли программу развития, по которой мощности по производству самолетов должны были к концу 1941 года составить 166 % от уровня 1939 года. Одновременно предпринимались шаги по массовому обновлению типов выпускаемой авиационными заводами продукции.

9 мая 1939 года на созванном большим совещании работников авиационной промышленности были определены общие направления опытных работ по созданию новых образцов авиационной техники. Следует особо отметить, что в выработанном по материалам этого совещания проекте Плана строительства самолетов на 1939–1940 гг.

Слева: И-26-II на государственных испытаниях

истребитель конструкции А.С. Яковлева не упоминался вообще. Из машин, которые потом стали выпускаться серийно (ЛаГГ-3, Як-1, МиГ-3), в плане был упомянут только скоростной пушечный истребитель Горбунова (завод № 301) в двух экземплярах с моторами М-106П и М-105ТК. Тем не менее, предложение А.С. Яковлеву о создании пушечного истребителя с мотором В.Я. Климова в ходе совещания было высказано. Причем, по воспоминаниям авиаконструктора, несмотря на отсутствие в списке участников, его специально вызвали туда:

«Сидел я как-то в конструкторском бюро за чертежной доской с конструктором Виктором Алексеевым, подошел секретарь: «Вас спрашивает какой-то Поскребышев. Соединять или нет?»

Беру трубку и слышу голос личного секретаря Сталина – Александра Николаевича Поскребышева. Он говорит, что мне надо приехать в ЦК по срочному делу и что сейчас за мной придет машина.

Прошло, кажется, минут двадцать, не более, как явился человек в военной форме и пригласил меня следовать за ним.

Не зная ни о причине вызова, ни о том, с кем предстоит встретиться, я очень волновался всю дорогу.

Подъехали к зданию Центрального Комитета партии на Старой площади. По длинному коридору, застланному ковровой дорожкой, сопровождающий привел меня в какую-то комнату. Здесь стоял диван в чехле из сурового полотна, несколько стульев, в центре – небольшой круглый стол, накрытый белой скатертью. На столе – ваза с фруктами, блюдо с бутербродами, несколько стаканов недопитого чая. В комнате никого не было.

К волнению моему добавилась еще и растерянность: куда я попал и что будет дальше? Так в полном недоумении простоял я несколько минут, не двигаясь и рассматривая окружающую обстановку.

Вдруг сбоку открылась дверь, и вошел Сталин. Я глазам своим не поверил: уж не мистификация ли это?

Но Сталин подошел, улыбаясь, пожал руку, любезно справился о моем здоровье.

– Что же вы стоите? Присаживайтесь, побеседуем. Как идут дела с ББ?

Постепенно он расшевелил меня, и я обрел возможность связно разговаривать. Сталин задал несколько вопросов. Его интересовали состояние и уровень немецкой, английской и французской авиации. Я был поражен его осведомленностью. Он разговаривал как авиационный специалист.

– А как вы думаете, – спросил он, – почему англичане на истребителях «Спитфайр» ставят мелкокалиберные пулеметы, а не пушки?

– Да потому, что у них авиапушек нет, – ответил я.

– Я тоже так думаю, – сказал Сталин. – Но ведь мало иметь пушку, – продолжал



он, – надо и двигатель приспособить под установку пушки. Верно?

– Верно.

– У них ведь и двигателя такого нет?

– Нет.

– А вы знакомы с работой конструктора Климова – авиационным двигателем, на который можно установить двадцатимиллиметровую авиационную пушку Шпитального?

– Знаком.

– Как вы расцениваете эту работу?

– Работа интересная и очень полезная.

– Правильный ли это путь? А может быть, путь англичан более правильный? Не взяли бы вы построить истребитель с мотором Климова и пушкой Шпитального?

Герой Социалистического Труда генерал-майор авиации Александр Сергеевич Яковлев (01.04.1906–22.08.1989 гг.)

– Я истребителями еще никогда не занимался, но это было бы для меня большой честью.

– Вот подумайте над этим.

Сталин взял меня под руку, раскрыл дверь, через которую входил в комнату, и ввел меня в зал, заполненный людьми.

Сразу я не мог различить ни одного знакомого лица. А Сталин усадил меня в президиуме рядом с собой и вполголоса продолжал начатый разговор. Я отвечал ему. Осмотревшись, увидел, что заседание ведет К.Е. Ворошилов, а в первом ряду сидит наш нарком М.М. Каганович, дальше – конструктор А.А. Архангельский, директор завода В.А. Окулов и главный инженер завода А.А. Кобзарев, некоторые знакомые мне работники авиационной промышленности. В зале было много военных из Управления Военно-Воздушных Сил.

Кто-то выступал. Я понял, что речь идет о затруднениях, создавшихся с серийным производством самолета СБ в связи с невозможностью дальнейшего улучшения его летных характеристик, особенно повышения скорости. Между тем от решения этой проблемы зависела судьба нашей фронтовой бомбардировочной авиации.

Я внимательно прислушивался к тому, что продолжал говорить мне Сталин, и одновременно старался уловить, о чем говорят выступающие, а в душе опасался, как бы не предложили мне высказаться по вопросу, с которым я совершенно не был знаком.

К счастью, мои опасения оказались напрасными. Минут через 10-15 Сталин встал и повел меня обратно в уже знакомую комнату. Мы сели за круглый столик. Сталин предложил мне чай и фрукты.

– Так как же, возьметесь за истребитель?

– Подумаю, товарищ Сталин.

– Ну, хорошо, когда надумаете, позвоните. Не стесняйтесь... Желаю успеха. Жду звонка.

И уже вдогонку сказал:

– А все-таки дураки англичане, что пренебрегают пушкой».

Принято считать, что подобное предложение А.С. Яковлеву сделали в связи с успешным показом на Первомайском 1939 года воздушном параде скоростного двухмоторного разведчика Р-12, проходившего в документах опытного завода как машина № 22 (первый полет 23.2.39 г.). Созданный в инициативном порядке самолет отличался, в первую очередь, очень высокой нагрузкой на крыло – 170 кг/м². Эта величина была гораздо больше, чем советская наука того периода рекомендовала для машин подобного типа и даже для истребителей. В мировой практике высокая нагрузка на крыло не являлась чем-то экстраординарным. ВВС Франции имели на вооружении легкий двухмоторный штурмовик-бомбардировщик Breguet 691, геометрические размеры и схема которого, вполне возможно, использовались как пример при определении основных параметров машины № 22. Вторым ее отличием были совершенные аэродинамические формы. (В-третьих, практически цельнодеревянный самолет мог выпускаться в военное время при ожидаемом дефиците дюралюминия в массовых количествах.) Результатом смелого эксперимента стал резкий скачок в скорости полета – на 100-130 км/ч, по сравнению с основными бомбардировщиками советских ВВС – самолетами СБ конструкции А.А. Архангельского (с теми же моторами) и ДБ-3 конструкции С.В. Ильюшина.

Молодое опытное конструкторское бюро (ОКБ) и его главный конструктор Александр Яковлев оказались в сфере пристального внимания Сталина несколько раньше. Свою конструкторскую деятельность будущий дважды Герой Социалистического Труда, профессор, генерал-полковник авиации, лауреат Ленинской и Государственной премий, академик начал с постройки планеров. Поступив на службу в летный отряд Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского, он построил свой первый самолет АИР-1, на котором в июле 1927 года поставили два мировых рекорда:

**Опытный самолет
№ 22**



Архив ОКБ

дальности (1420 км) и продолжительности (15 часов 30 минут) полета. За эти достижения А.С. Яковлева зачислили в Академию слушателем. В процессе учебы он создает еще несколько самолетов своей конструкции. После выпуска из академии молодой инженер получил назначение на авиационный завод № 39, на котором с группой энтузиастов построил ряд самолетов. Один из них (АИР-6) стал выпускаться серийно, а другой – АИР-7, – двухместный моноплан с двигательной установкой и хвостовым оперением от находящегося на вооружении ВВС РККА одноместного истребителя И-5, по своим скоростным качествам намного превосшел последний (максимальная скорость у земли 332 и 286 км/ч соответственно).

Когда эта машина из-за обрыва крепления элерона, конструкция которого оказалась недостаточно прочной для возросшей скорости, совершила аварийную посадку, то, видя в начинающем авиаконструкторе возмутителя спокойствия и потенциальную угрозу потери бюджетных ассигнований, часть руководителей, специалистов и конструкторов советской авиапромышленности попытались запретить А.С. Яковлеву заниматься разработкой конструкций самолетов. Именно в этот кризисный момент проявилась еще одна грань таланта этой выдающейся личности – его исключительные деловые, лидерские и управленческие способности (мемуары авиаконструктора в настоящее время являются обязательными для изучения студентами ВУЗов, осваивающими теорию управления). А.С. Яковлеву, прекрасно разбиравшемуся в тонкостях советского стиля управленческой деятельности, не только удалось отстоять свое право заниматься конструкторской работой, но и получить собственную производственную базу.

Бывшая кроватная мастерская, преобразованная А.С. Яковлевым в опытное конструкторское бюро и завод № 115, стала предметом постоянной зависти других авиационных конструкторов Советского Союза. По существовавшему тогда порядку к заводам, серийно выпускающим самолеты, «приписывались» соответствующие ОКБ. Для изготовления опытных образцов новых самолетов главным конструкторам этих ОКБ приходилось вести иногда довольно трудный диалог с директорами заводов о выделении производственных площадей, рабочих разных специальностей и станочного оборудования, используя различные приемы, основным из которых была, конечно, материальная заинтересованность завода и его дирекции. В отличие от этой системы «выстрадавший» А.С. Яковлевым и созданный им с нуля авиазавод (расположенный в Москве близ Центрального аэродрома) обслуживал только его ОКБ, директор завода выполнял только его распоряжения и строил только его самолеты. Однако, в отличие

от своих коллег, «особое» положение ОКБ А.С. Яковлева имело обратную сторону: бюджетные ассигнования были минимальными. Самолеты разрабатывались и строились в том числе на средства, привлеченные от общественных организаций или полученные от «коммерческих» заказчиков. Стремясь получить эти заказы, А.С. Яковлев жестко конкурировал с другими советскими авиаконструкторами и, эксплуатируя свой талант делового человека, легко побеждал их в конкурентной борьбе. Вместе взятые эти два обстоятельства порождали негативное отношение менее удачливых конструкторов к успеху их соперника, которые считали (а многие так называемые «эксперты» и по сей день считают) несомненные личные достижения А.С. Яковлева заслугой только лишь покровительственного отношения к нему И.В. Сталина.

Попытки пробиться из легкомоторной авиации в «большой бюджет» А.С. Яковлев предпринимал не раз. Так, 5 октября 1936 года он направил письмо Наркому обороны с предложением построить два типа одноместных легких истребителей (один с мотором «Рено» мощностью 350 л.с., а другой с двумя «Вальтер» мощностью по 240 л.с.). Их вооружение могло состоять из одной или двух пушек Шпитального. Заявленная максимальная скорость одномоторного истребителя составляла 480 км/ч, а двухмоторного – 410 км/ч. Для сравнения: скорость 440 км/ч развивал к этому же времени основной истребитель советских ВВС И-16, имевший почти в два раза более мощный мотор и вооруженный только пулеметами.

Машина № 22 стала еще одной попыткой А.С. Яковлева в очередной раз громко заявить о себе. После первых ее полетов и ряда испытаний, когда стало бесспорным, что она намного опередила по своим летным качествам другие самолеты, 27 апреля 1939 г. главного конструктора вызвали в Кремль, где поставили в известность о награждении высшим орденом Советского Союза – орденом Ленина, автомобилем ЗИС («Завод имени Сталина») и денежной премией в 100 тысяч рублей. Работники завода № 115 (г. Москва), участвовавшие в создании и испытаниях самолета № 22, также были награждены Правительством. Всего орденами и медалями наградили 43 человека, 100 человек получили премии. Орденом Ленина, автомобилем ЗИС и денежной премией в 20 тысяч рублей поощрили летчика-испытателя завода № 115 Ю.И. Пионтковского.

В день проведения совещания, упомянутого выше (9 мая 1939 г.), опытный завод КБ Яковлева № 115 приступил к реализации заказа под номером 131 на проектирование и изготовление самолета № 26. По свидетельству одного из ведущих конструкторов ОКБ Е.Г. Адлера, общая идея машины родилась довольно быстро. При нем состоялся примечательный разговор глав-