

**Битвы оружейников
АВИАКОНСТРУКТОРЫ**

НИКОЛАЙ ЯКУБОВИЧ

НЕИЗВЕСТНЫЙ ЯКОВЛЕВ



УДК 629.7:929 Яковлев А.
ББК 39.52г
Я49

Якубович, Николай Васильевич.

Я49 Неизвестный Яковлев. «Железный» авиа-
конструктор / Николай Якубович. — Москва :
Эксмо : Яуза, 2018. — 672 с.

ISBN 978-5-04-098436-7

«Конструктор должен быть железным», — писал А. С. Яковлев в газете «Правда» летом 1944 года. Не за это ли качество его возвысил Сталин, разглядевший в молодом авиагении родственную душу и назначивший его замнаркома авиационной промышленности в возрасте 33 лет? Однако за близость к власти всегда приходится платить высокую цену — вот и Яковлев нажил массу врагов, за глаза обвинявших его в «чрезвычайной требовательности, доходившей до грубости», «интриганстве» и беззащитном использовании «административного ресурса», и эти упреки можно услышать по сей день. Впрочем, даже недруги не отрицают его таланта и огромного вклада яковлевского ОКБ в отечественное самолетостроение.

От первых авиэток и неудачного бомбардировщика Як-2/Як-4 до лучшего советского истребителя начала войны Як-1; от «заслуженного фронтовика» Як-9 до непревзойденного Як-3, удостоенного почетного прозвища «Победа»; от реактивного первенца Як-15 до барражирующего перехватчика Як-25 и многоцелевого Як-28; от учебно-тренировочных машин до пассажирских авиалайнеров Як-40 и Як-42; от вертолетов до первого сверхзвукового самолета вертикального взлета Як-141, ставшего вершиной деятельности яковлевского КБ, — эта книга восстанавливает творческую биографию великого авиаконструктора во всей ее полноте, без «белых пятен» и купюр, не замалчивая провалов и катастроф, не занижая побед и заслуг Александра Сергеевича Яковлева перед Отечеством, дважды удостоившим его звания Героя Социалистического Труда.

**УДК 629.7:929 Яковлев А.
ББК 39.52г**

© Якубович Н.В., 2018
© ООО «Издательство «Яуза», 2018
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

ISBN 978-5-04-098436-7

«Школа Яковлева» — это совершенно особенная школа конструкторского мастерства, не имеющая себе аналогов ни в Советском Союзе, ни за рубежом.

О. К. Антонов

Предисловие

Александр Сергеевич Яковлев родился 19 марта (1 апреля по новому стилю) 1906 года в Москве. Отец — Сергей Васильевич, окончил московское Александровское коммерческое училище. По окончании обучения служил в транспортном отделе нефтяной компании «Товарищество братьев Нобель».

Мать — Нина Владимировна, домохозяйка. Род Яковлевых происходит из крепостных крестьян графа Дмитриева-Мамонова. Дед Александра Сергеевича, Василий Афанасьевич, держал в Москве свечную лавку у Ильинских ворот и имел подряд на освещение люстр Большого театра.

Путь в авиацию Яковлев начал с авиамоделизма, а его «звезда» конструктора начала восходить в 1924 году, с постройкой тренировочного одноместного планера АВФ-10. Несмотря на аббревиатуру Академии воздушного флота, где работал Яковлев, планер построили в кружке московской школы второй ступени № 50. Первая конструкция оказалась весьма удачной, и на II планерных испытаниях, проходивших в Крыму, Александр Сергеевич был премирован жюри.

Начав трудовой путь простым рабочим, Александр Сергеевич к 1927 году стал мотористом, стремясь стать слушателем академии, но мешало непролетарское происхождение.

12 мая 1927 года поднялся в воздух первый самолет АИР-1 конструкции А. С. Яковлева, названный в честь



А.С. Яковлев (в центре) среди кружковцев Общества друзей воздушного флота



Первая самостоятельная конструкция А.С. Яковлева планер АВФ-10 на горе Клементьева в Крыму во время II всесоюзных планерных испытаний

руководителя Общества друзей воздушного флота, предшественника ОСОАВИАХИМа, А. И. Рыкова, репрессированного в 1937 году. В те годы именами большевиков часто называли самолеты, танки, паровозы...

С тех пор 12 мая 1927-го считается днем рождения ОКБ.

«Очевидцы» рассказывали, что, когда над Рыковым нависли «тучи», Яковлева вызвали в «компетентные органы» и просили объяснить аббревиатуру АИР, на что якобы

конструктор ответил: «АИР (Air) в переводе с английского означает воздух». Нельзя исключать, что это был лишь слух, но необходимо учитывать, что обстановка в стране тогда была слишком суровая.

Биплан АИР-1 оказался отличной машиной, принесшей Яковлеву первый и громкий успех на поприще самолетостроения. В 1927 году Ю. И. Пионтовский совершил на АИР-1 беспосадочный рекордный перелет из Севастополя в Москву протяженностью 1420 км за 15 часов 30 минут.

АИР-1 не только принес Яковлеву известность, но и открыл дорогу в академию. Во время учебы в академии А. С. Яковлев не переставал заниматься постройкой самолетов, и до ее окончания создано восемь различных машин, а одна из них, АИР-6, была запущена в серийное производство.

После получения диплома инженера Яковлев работал инженером на заводе № 39 им. Менжинского, где организовал группу легкой авиации и продолжал заниматься созданием новых самолетов.



А.С. Яковлев – слушатель Военно-воздушной академии



Первый самолет конструктора – авиетка AIR-1. 1927 г.

Заслуживает большого внимания двухместный моноплан AIR-7 (1932 год), обладавший скоростью полета 332 км/ч. Характерно, что самый быстроходный одноместный истребитель-биплан того времени, И-5, с тем же мотором имел скорость 286 км/ч.

Группа энтузиастов из 35 человек, работавшая под руководством А. С. Яковлева, добилась признания и 15 января 1934 года была преобразована в самостоятельное конструкторское бюро, получив в свое распоряжение кроватную мастерскую на Ленинградском проспекте, превратившуюся в опытный завод № 115. Первый самолет, AIR-9, созданный на новом месте, осенью 1934 года был продемонстрирован на Парижском авиационном салоне.

В 1935 году на базе AIR-9 был создан самолет УТ-2 первоначального обучения для летных школ ВВС и аэроклубов, выпускавшийся с 1938 по 1948 год.

В 1935 году А. С. Яковлев стал главным конструктором и оставался им до введения института генеральных конструкторов в 1956 году.

«В ноябре 1933 года, — рассказывал один из ведущих компоновщиков самолетов ОКБ Л. М. Шехтер, — мне пришлось уйти с работы, и один из товарищей обещал устроить к Д. П. Григоровичу — известному

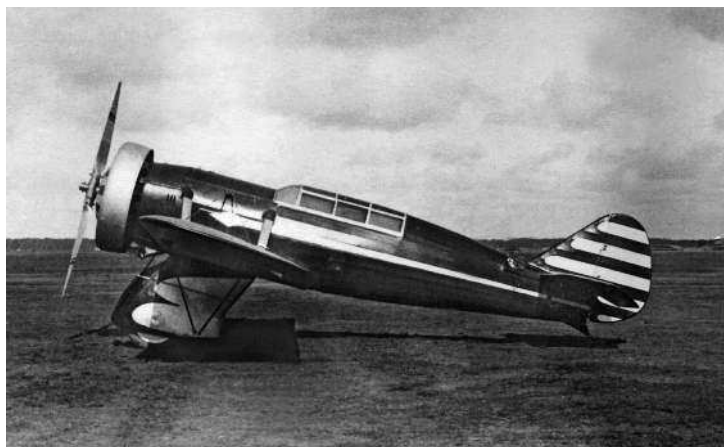


А.С. Яковлев у самолета АИР-2

тогда конструктору. «Фирма» Григоровича помещалась в Авиационном переулке № 5, за деревянным неокрашенным забором. Когда мы пришли туда, мой товарищ вызвал приятеля, работавшего там. Но получилось так, что Григорович с этой территории «съезжал» и там создавалась группа легкой авиации Яковлева.

«Давай устрою у Яковлева», — предложил он.

Мне тогда исполнилось 22 года и было, в общем-то, все равно, где работать. Зашли во двор, где находился деревянный ангар. На втором этаже ангара помещалась галерея, где работало «КБ Яковлева». Там нас встретил молодой человек, брюнет с голубыми глаза-



Самолет AIR-7

ми, в кожаном пальто, с голубыми петлицами, с двумя шпалами, в защитной фуражке с красной звездочкой. Мы познакомились. Это был А. С. Яковлев. Он расспросил меня, где я работал, что умею делать, и тут же предложил остаться работать у него. Ну я и остался и работаю до сих пор. «Начинайте работать сразу. Тут работа кипит», — напутствовал он меня.

Действительно, все КБ Яковлева состояло из двух десятков конструкторов, молодых ребят в возрасте от 20 до 24 лет. Самый старый был начальник КБ Трефилов, который был старше всех лет на десять...

Внизу, в ангаре, в одном из углов находились производственные участки: столярный, слесарный, сборочный. Рабочих было человек 30–35. Большею частью отличные, старые опытные мастера, буквально золотые руки.

Первая моя работа заключалась в том, что мы стали заклеивать окна на галерее, так как страшно дуло. Меня ребята приняли хорошо, и буквально через несколько дней у меня было такое впечатление, что я здесь работаю давно.



А.А. Андреев (секретарь ЦК ВКП(б)), Ю.И. Пионтовский, И.В. Сталин, А.С. Яковлев и К.Е. Ворошилов. 12 июля 1935 года

Для первой конструкторской работы А. С. Яковлев поручил мне разработать новое шасси для АИР-7. Затем я занялся самолетом АИР-9. Это был первый свободнонесущий моноплан, который строил Александр Сергеевич.

Что поражало тогда в Яковлеве. Это его практическая сметка, убежденность и способность убедить других. Самое интересное, что он всегда говорил конструкторам: «Сходите в цех, посоветуйтесь с мастерами».

Пришел я работать в ноябре 1933 года, а в марте 1934 года нас перебросили на кроватную фабрику — мелкокустарное предприятие, директор которого на самолеты смотрел, как на ненужный ширпотреб.

Сегодня, находясь на территории ОКБ имени А. С. Яковлева, трудно представить, что здесь были горы грязи и что здесь делали кровати...



А.С. Яковлев, З.Н. Райвичер (начальник Центрального аэродрома имени М.В. Фрунзе) и Ю.И. Пионтковский. 1935 г.

Основными чертами деятельности А. С. Яковлева являются целустремленность, ясность цели, настойчивость, несмотря на трудности и порой неудачи в доведении начатого дела до конца. Образно говоря, конструктор должен обладать тремя «И». Это прежде всего интеллект — знание и умение. Это, во-вторых, инициатива — способность предложить свои идеи. Наконец, это интуиция — способность найти правильное решение сложной задачи, не имея для этого достаточных данных.

Этими тремя «И» А. С. Яковлев владел в совершенстве, показав себя не только блестящим конструктором, но и блестящим организатором».

Читая эти строки, написанные несколько десятилетий назад, трудно поверить, что от некогда мощного предприятия, созданного Александром Сергеевичем, остался лишь один корпус, да и то не полностью. Все остальные корпуса и помещения, включая опытное производство и музей, — распроданы.

Настоящая легенда отечественного самолетостроения — это учебно-тренировочный самолет УТ-2, ставший основой целого семейства спортивных и учебных «яков». С появлением этого самолета, на мой взгляд, можно подвести первый итог творческого пути ОКБ, возглавлявшегося Яковлевым. Именно в этой машине удалось впервые практически полностью реализовать требования военных. Самолет отличался умеренной строгостью в полете, что соответствовало характеристикам устойчивости и управляемости боевых машин тех лет, как истребителя И-16, так и дальнего бомбардировщика ДБ-3.

Чтобы не быть голословным, приведу лишь несколько отзывов летчиков об этой машине. По мнению инструкторов Чугуевского военного авиационного училища, *«УТ-2 для школ и училищ чрезвычайно важный самолет, как переходный с У-2 на И-16, дает возможность в более легких условиях тренировать весь высший пилотаж, за исключением иммельмана (мощность мотора не позволяет это делать). В воздухе и при посадке очень устойчив, фигуры выполняет без особых усилий, с хорошим поведением на фигурах».*

Не худшего мнения были инструкторы и Борисоглебской школы им. В. П. Чкалова, констатировавшие, что *«УТ-2 оправдал себя как учебный самолет, с которого курсанты легче, чем с У-2, переходят на УТИ».*

Подобные отзывы можно было бы продолжить, но уже в этом я вижу стремление конструктора создавать машины в соответствии с требованиями заказчика, хотя это и не всегда удавалось.



Учебно-тренировочный самолет УТ-2

Накануне Второй мировой войны в ОКБ был создан военный первенец — разведчик № 22, превращенный по предложению заказчика в ближний бомбардировщик ББ-22. Руководители государства заметили энергичного авиаконструктора и 27 марта 1940 года Постановлением ЦК ВКП (б) и Совета Народных Комиссаров (СНК) СССР назначили по совместительству заместителем наркома авиапрома по опытному самолетостроению. Одним из первых шагов в этой должности стало создание комиссии Наркомата авиационной промышленности (НКАП) по рассмотрению и экспертизе многочисленных проектов самолетов, поступавших в наркомат. Это позволило прекратить второстепенные разработки на предприятиях наркомата и сосредоточить усилия на боевых машинах, впоследствии завоевавших господство в воздухе.

Накопленный опыт и технические решения, заложенные в ББ-22, позволили быстро разработать и построить истребитель Як-1. Трудно давалось конструкторам и серийным заводам создание передовой

техники, но труд наших предков позволил сломать хребет немецкому фашизму, и огромная заслуга в этом Яковлева и его коллектива. Именно самолеты-истребители Як-1, Як-7, Як-9 и Як-3 вошли в историю нашей страны как оружие Победы.

«Перед самой войной и в ее начальной фазе, — рассказывал Е. Г. Адлер, — А. С. Яковлев столкнулся с задачами организации массового производства истребителя Як-1 на Саратовском комбайновом заводе и Як-9 в Новосибирске.

Направив часть ОКБ в Саратов, сам А. С. с остальными силами отправился в Новосибирск, где сполна проявился его талант организатора. Четкими мероприятиями, начиная с приведения в порядок загаженных туалетов, расчистки захламленных цехов и кончая проектированием и введением в строй поточных линий, ему удалось сплотить и воодушевить огромный коллектив, который стал отправлять на фронт десятки истребителей ежедневно.

Вернувшись в Москву в середине войны, он возглавил работу по созданию истребителя Як-3, что можно считать своего рода подвигом конструктора. В то время как в ходе войны наметилась всеобщая тенденция возрастания веса истребителей с трех до четырех-пяти тонн, А. С. Яковлев пошел против течения и создал Як-3 весом всего 2600 кг.

В результате возросли скорость и маневренность самолета, что принесло ему славу лучшего истребителя Второй мировой войны».

В 1943 году пути А. С. Яковлева и известного конструктора планеров О. К. Антонова вновь пересеклись. Олег Константинович стал заместителем Яковлева на заводе № 153, где выпускались истребители Як-9. Забегая вперед, отмечу, что, несмотря на столь высокую должность, Антонов не мог усидеть на вторых ролях и продолжал развивать появившуюся еще до войны