



АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ ЯКОВЛЕВ

1906–1989

В 1915 году 9-летний Александр поступил в частную гимназию. Лучше всего он успевал по гуманитарным предметам, научился хорошо рисовать, был редактором школьного литературно-исторического журнала, но интересовался и техникой, занимался в радиокружке, авиамodelьном, затем в планерном. После революции сначала учился в школе, затем работал в архиве и, наконец, стал секретарем начальника отдела.

В 17 лет Яковлев окончил школу. Он решил стать авиаконструктором, однако устроиться в авиашколу не удалось. По рекомендации летчика-испытателя К.К. Арцеулова юноша поступил к летчику Н.Д. Анощенко, который готовил планер к первым планерным соревнованиям в Крыму.

За активную работу Яковлева командировали на соревнования. При помощи учеников из своей школы он построил планер, который успешно участвовал в крымских соревнованиях. Юный конструктор получил первую награду – 200 рублей и почетную грамоту.

В марте 1924 года с помощью С.В. Ильюшина Яковлев устроился в учебные мастерские Академии воздушного флота. После перевода в летный отряд на Ходынском поле Яковлев наблюдал за порядком в ангаре, затем стал младшим мотористом и на практике осваивал работу с самолетами того времени.

Летом 1927 года Яковлев и летчик Ю.И. Пионтовский совершили перелет от Москвы до Севастополя на самолете АИР-1. Этим полетом были достигнуты рекорды для спортивных самолетов – по дальности полета без посадки (1420 км) и по продолжительности (15 часов 30 минут). После полета Александр Яковлев был награжден призом и принят в Академию воздушного флота.

На первом курсе академии, не желая отрываться от любимого дела, Яковлев сконструировал

АИР-2 на поплавках, взлетающий с воды. Испытания проходили на р. Москве.

В 1929 году завершились испытания АИР-3. Так как самолет строили на средства, собранные пионерами, то название он получил «Пионерская правда». Осенью 1929 года Ю.И. Пионтовский осуществил на АИР-4 полет на дальность 3650 км по маршруту Москва – Киев – Одесса.

Окончил академию А.С. Яковлев в 1931 году по I разряду. В последний год учебы он спроектировал, а после окончания академии построил 4-местный АИР-5, который называли «воздушным автомобилем». Молодого инженера направили в один из двух центров авиационной конструкторской мысли – ЦКБ на заводе имени В.Р. Менжинского. Конструктор переработал проект АИР-5. Так появился АИР-6.

В 1933 году на АИР-6 в поплавковом варианте летчики превысили официальный мировой рекорд дальности для гидросамолетов. Тем временем А.С. Яковлев построил спортивный самолет АИР-7 с шасси, размещенном в обтекателях.

В 1936 году, после успешного перелета звена по маршруту Москва – Иркутск – Москва, Александру Сергеевичу выделили средства на постройку сборочного цеха и здания КБ. К этому времени на серийных заводах было начато производство АИР-6, а также учебно-тренировочных самолетов УТ-1 и УТ-2. На показе членам правительства УТ-2 вырвался вперед и привлек внимание И.В. Сталина, который разговаривал с Александром Сергеевичем и интересовался, на каком самолете лучше готовить летчиков-истребителей. Все подтвердили, что УТ-2 лучше биплана У-2. Самолет УТ-2 выпускали с 1936 по 1946 год числом более 7 тыс. За лучшую конструкцию этого самолета А.С. Яковлева наградили золотыми часами.

Яковлев не только занимался конструкторской работой, но и пропагандировал в газетах и журналах легкомоторную спортивную авиацию, призывая молодежь в небо.

Благодаря поддержке правительства в 1937 году 19 самолетов участвовали в перелете Москва – Севастополь – Москва. Лучшими по скорости оказались машины Яковлева.

К 1939 году КБ спроектировало бомбардировщик Як-4 с двумя двигателями водяного охлаждения.

новили сначала обычный, а затем кремлевский телефон.

11 января 1940 года Яковлева назначили заместителем по науке и опытному строительству нового наркома авиационной промышленности А.И. Шахурина.

По инициативе Александра Сергеевича был создан Летно-исследовательский институт (ЛИИ), который возглавил летчик-испытатель М.М. Громов.

С началом Великой Отечественной войны Александр Сергеевич организовывал переброс-



В дальнейшем оказалось, что 2-моторный Як-4 после переделки в бомбардировщик и установки оборонительного вооружения потерял свои преимущества и участвовал только в начале войны, пока его не сменил пикирующий бомбардировщик Пе-2.

К 1 января 1940 года Александр Сергеевич представил новый истребитель И-26 (Як-1). Позднее на базе этого самолета серийно выпускали УТИ-26.

По указанию Сталина, ценившего и уважавшего Яковлева, в квартиру авиаконструктора уста-

ку предприятий на Урал. Когда германские войска приблизились к Москве, Яковлев, по указанию Сталина, вместе с другими авиаконструкторами отправился на Волгу для продолжения работы по производству Як-1.

Взяв на себя обязанности представителя Государственного Комитета Обороны, Яковлев из четырех коллективов эвакуированных заводов создал единый и организовал производство двух типов истребителей. В январе 1942 года поступило указание – весь завод передать под выпуск Як-1.

К 20 февраля предприятие выпускало по три самолета в сутки. Это был большой успех, так как производство всего необходимого для авиации только налаживали за Уралом.

В марте 1942 года в газетах появилось сообщение, что 7 советских летчиков на Як-1 выиграли бой с 25 фашистскими самолетами.

Через несколько месяцев прошел испытание ночной бомбардировщик Як-6. Этот самолет выпускали в годы войны главным образом как штабной самолет связи.

манских асов. Однако, когда были сформированы полки лучших советских летчиков на Як-9, поражения понесли уже «мессершмитты», и гитлеровскому командованию пришлось перебрасывать самолеты даже из Сицилии.

Когда вновь встал вопрос о увеличении дальности полета истребителей ввиду необходимости стремительного наступления советских войск, Яковлев, вызванный к Сталину вместе с С.А. Лавочкиным, обещал удвоить дальность до 2 тыс. км при принятии на вооружение Як-9ДД. Авиаконструк-



1. Як-40
2. Як-25
3. Як-42
4. Як-24
5. Як-9

Первый истребитель Як-3 с полетной массой 2650 кг и дальностью 900 км считают самым легким и маневренным самолетом Второй мировой войны. Як-3 предпочитали многие летчики, в частности из эскадрильи «Нормандия – Неман».

Для обеспечения надежного прикрытия бомбардировщиков был создан истребитель сопровождения Як-9.

Во время боев за Сталинград А.С. Яковлев получил сведения о больших потерях самолетов Як. Оказалось, на фронте появилась группа гер-

тор решил проблему увеличения запасов горючего, разместив баки на крыльях.

В начале 1944 года группа Як-9ДД пролетела без посадки из СССР в Италию через Румынию, Болгарию, Югославию, занятые противником.

До конца войны построили 36 тыс. истребителей Як (больше было выпущено только штурмовиков Ил-2).

В 1945 году КБ Яковлева начало заниматься реактивной авиацией. Первоначально жидкостный реактивный двигатель установили на Як-3.

Скорость возросла до 800 км/час. Однако машина оказалась не подготовленной для массового производства и эксплуатации и погибла при подготовке к воздушному параду 1945 года.

КБ вело разработку одномоторного истребителя Як-15, который в апреле 1946 года успешно совершил первый полет.

Заводские испытания Як-15 закончились 22 июня. Самолету со взлетной массой 2570 кг удалось развить максимальную скорость у земли 770 км/ч, а на высоте 5 тыс. м – 800 км/ч. При запасе топлива в 472 кг дальность полета составила 575 км. Высоту в 5 км истребитель набирал за 4,1 мин.

Летом 1946 года Яковлев в разговоре со Сталиным просил освободить его от обязанностей заместителя министра, чтобы полностью заниматься конструкторской работой. Сталин согласился. 9 июля Александр Сергеевич получил документы о присвоении ему звания генерал-полковника и об освобождении от должности с объявлением благодарности за 6-летнюю руководящую работу.

А.С. Яковлев всецело занялся конструированием. За 1946–1949 годы его КБ создало и запустило в серийное производство реактивные самолеты Як-15, Як-17, тяжелый десантный планер Як-14, тренировочный истребитель Як-11, самолет первоначального обучения, реактивный истребитель Як-23.

Истребитель Як-25 оснастили стреловидным оперением, сохранили прямое крыло. Несмотря на успешные испытания, оконченные в сентябре 1948 года, самолет остался опытным; основным самолетом стал МиГ-15.

К началу 1950-х годов появились отечественные реактивные двигатели. Одной из первых машин был оснащен 2-местный всепогодный перехватчик Як-25. Постановление о его создании было принято в августе 1951 года. Первые серийные машины появились в 1954 году. В дальнейшем на базе схемы Як-25 было создано семейство сверхзвуковых Як-28 различного назначения (бомбардировщиков, истребителей, разведчиков) с вооружением внутри фюзеляжа.

Александр Сергеевич занимался проектированием легких самолетов и вертолетов. В начале зимы 1953 года на государственные испытания был представлен вертолет Як-24.

Яковлев не отказывался от проектирования и спортивных самолетов, с которых начинал. Он руководил разработкой Як-18 – спортивной машины с убирающимся шасси и закрытой кабиной.

В 1955 году было принято постановление Совета Министров СССР о создании сверхзвуковых перехватчика, разведчика и бомбардировщика, получивших со временем индексы Як-27, Як-27Р и Як-26.

Конструктор от Бога, Александр Сергеевич стал одним из пионеров создания в СССР боевой реактивной авиации. ОКБ Яковлева было единственным, которое выпускало также технику гражданского назначения. Полет первого гражданского самолета, реактивного Як-40, стал заметным мировым событием. Гордость СССР, он побывал на авиасалонах в Париже, Токио, Стокгольме, Ганновере, выполнял демонстрационные полеты в 75 странах мира, первым из отечественных самолетов прошел сертификацию на Западе. Одновременно с этим в ОКБ Яковлева шли работы по созданию учебно-тренировочных и спортивных самолетов, появился и ближнемагистральный Як-42, успешно эксплуатирующийся в наши дни.

Большое внимание Александр Сергеевич уделял разработке самолетов с коротким или вертикальным взлетом и посадкой. Отдельная страница в истории ОКБ посвящена этим уникальным машинам, по своим техническим характеристикам не имеющим себе равных: в 1972 году на вооружение ВМФ СССР был принят Як-38, базирующийся на авианесущих крейсерах.

Всего под руководством Александра Сергеевича Яковлева было создано свыше 200 типов самолетов, из них более 100 серийных, на которых в разное время было установлено 86 мировых рекордов. Лауреат Ленинской и Государственной премий СССР, обладатель множества медалей и дипломов, премий и званий, он служил своему Отечеству, и Отечество воздало ему по заслугам.

Александр Сергеевич скончался 20 августа 1989 года и похоронен на Новодевичьем кладбище. Памятник авиаконструктору оформил скульптор М.К. Аникушин.

Имя Яковлева присвоено созданному им КБ, сотрудники которого продолжают разрабатывать самолеты.