

# Школа Яковлева

## К ЮБИЛЕЮ АВИАКОНСТРУКТОРА ВЫХОДЯТ БУМАЖНАЯ И ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИИ ЕГО УНИКАЛЬНОЙ КНИГИ

1 апреля 2016 года исполняется 110 лет со дня рождения Александра Сергеевича Яковлева — легендарного конструктора, создателя самолетов «Як», основателя эффективной и конкурентоспособной конструкторской школы.

**Олег Демченко**, президент корпорации «Иркут»

Александр Сергеевич Яковлев, без сомнения, входит в число самых выдающихся авиационных конструкторов XX века. В чем истоки такого успеха? Почему созданные под его руководством самолеты продолжают летать в России и за ее пределами? Что позволяет нам и сегодня опираться на его идеи?

Прежде всего — это острое желание создавать новые самолеты, которое Яковлев пронес через всю свою жизнь. Лучше всего об этом сказал он сам: «Когда я построил планер, мною овладело неодолимое стремление сконструировать самолет. Потом захотелось сделать другой, получше, потом третий... Строишь машину и думаешь: «Только бы она полетела, больше мне в жизни ничего не нужно!» Но вот машина закончена и начинает летать, рождается новое желание — сделать другой самолет, чтобы он летал еще быстрее, еще лучше...».

Александр Сергеевич Яковлев обладал способностью увлечь за собой коллектив, превратить его в точный и творческий механизм, слаженно работающий над решением поставленной задачи. Организационный талант Александра Сергеевича по масштабу далеко выходил за пределы конструкторского бюро. Именно поэтому в самые трудные для нашей страны годы — с 1940-го по 1946-й — Яковлев, продолжая руководить КБ, работал заместителем наркома авиационной промышленности по опытному самолетостроению и науке.

Конструктор Яковлев органично сочетал высочайшую техническую грамотность и острое чувство нового с четким пониманием технологических возможностей авиационных заводов. Отсюда — редкая способность создавать выдающиеся по характеристикам и, одновременно, простые в производстве и эксплуатации самолеты. Самый известный пример — семейство истребителей Як-1, Як-7, Як-9 и Як-3, которые стали основой ВВС Красной Армии в годы Великой Отечественной войны.

Основателя нашего КБ отличало глубокое понимание тенденций развития авиации и смелые шаги в область неизведанного. Первый в нашей стране всепогодный истребитель-перехватчик Як-25, первый в мире

региональный реактивный пассажирский самолет Як-40, первый в мире сверхзвуковой истребитель вертикального взлета Як-141 — не исчерпывающий список инновационных машин, далеко обогнавших свое время.

Уникальна широта направлений, по которым успешно работало ОКБ Яковлева:

- учебные и спортивные самолеты, как поршневого, так и реактивного;
- фронтовые истребители, истребители-перехватчики, фронтовые бомбардировщики, разведчики;
- палубные боевые самолеты вертикального взлета;
- планеры, вертолеты, беспилотные летательные аппараты;
- реактивные пассажирские самолеты.

Другой столь разносторонний и, одновременно, продуктивный конструкторский коллектив трудно найти не только в нашей стране, но и во всем мире.

Традиции, заложенные Александром Сергеевичем Яковлевым, сохраняют и развивает «ОКБ им. А. С. Яковлева». Эти традиции в сочетании с самоотверженным трудом коллектива позволяют нам создавать принципиально новые отечественные самолеты: Як-130, переводной пассажирский лайнер МС-21, новый учебный самолет Як-152. Творческое наследие Александра Сергеевича Яковлева — это и сегодня национальное достояние России.

К юбилею Александра Сергеевича «ОКБ им. А. С. Яковлева» и корпорация «Иркут»

переиздают написанную выдающимся авиаконструктором книгу «Цель жизни». Вместе с бумажной версией впервые выйдет и электронная книга с редкими фотографиями автора и самолетов «Як».

Книга дает точную и яркую картину развития отечественной авиации, помогает молодым людям найти свою цель жизни и добиться ее достижения.

### ФРАГМЕНТ КНИГИ А. С. ЯКОВЛЕВА «ЦЕЛЬ ЖИЗНИ»

ГЛАВА. КРОВАТНАЯ МАСТЕРСКАЯ

\*\*\*

Вскоре меня вызвали к начальнику Главного управления авиационной промышленности. Пришлось долго ожидать в приемной, пока наконец пригласили пройти в кабинет.

За огромным письменным столом сидел удивительно полный, черноволосый человек. Не поздоровавшись и даже не пригласив сесть, окинув меня недружелюбным взглядом, он без лишних предисловий приступил к делу:

— С завода вас выселяют? Правильно делают. Так вот... Я дал указание разместить ваше конструкторское бюро и производственников в кроватной мастерской на Ленинградском шоссе. Ясно? На большее не рассчитывайте. Идите. И поменьше бегайте с жалобами... А то... В общем, идите.

*«Александр Сергеевич Яковлев обладал способностью увлечь за собой коллектив, превратить его в точный и творческий механизм, слаженно работающий над решением поставленной задачи», — Олег Демченко, президент корпорации «Иркут».*



Олег Демченко.

Александр Сергеевич Яковлев.

Он предупредил, между прочим, что производство кроватей за мастерской сохраняется.

Так очутилось наше конструкторское бюро в кроватной мастерской. Она размещалась в небольшом кирпичном одноэтажном сарае. Помещение не было даже оштукатурено, а земляной пол засыпан толстым слоем обрезков железных прутьев и проволоки: вероятно, его не чистили много лет. Территория, окружающая мастерскую, или, как говорили, заводской двор, была довольно большая, но загромождена какими-то деревянными сарайчиками, конюшнями, навесами и завалена горами мусора.

На другой день я привел сюда для совета своих товарищей. В маленьком, совершенно непригодном для производства помещении рабочими самой низкой квалификации изготавливались грубые железные кровати — «канадейки», которыми до потолка была завалена половина мастерской.

Все мы были в нерешительности: что делать? Лишь энтузиазм и желание во что бы то ни стало иметь хоть какой-нибудь, но свой уголок решили исход наших сомнений. Мы были молоды, полны жажды деятельности и страстно любили авиацию. Другого выхода мы не видели, поэтому согласились переехать в кроватную мастерскую. «Лишь бы зацепиться», — думал я, — а остальное — дело наших рук».

Разумеется, никто и предполагать не мог, что эта мастерская превратится в передовой авиационный завод с прекрасной, озелененной территорией.

Разыскивали начальника мастерской. Это был, как потом оказалось, оборотистый делец. После взаимных представлений, рукопожатий и широких улыбок он быстро заговорил медовым голосом:

— А! Слышал, слышал! Как же! Очень приятно! Мне о вас уже говорили. Ну что ж, поработаем. Дело у нас хоть и небольшое, но с большим будущим. Мы выпускаем в год то тысяч кроватей, и есть богатые перспективы.

— Ну, кровати кроватями, а теперь придется заняться самолетами.

— Самолеты, конечно... Но ведь это дело-то какое... самолеты! Шутка сказать, самолеты... Знаете, чем это пахнет? — И он сделал красноречивый жест рукой около шеи. — А вот кровати — это дело верное: они дадут нам десятки тысяч чистой прибыли, одних премиальных будет... Да что говорить, сами увидите!

Я сразу понял, что с этим делягой едва ли найдем общий язык, и поэтому решил без лишнего слов действовать.

Наш коллектив конструкторов и рабочих, общим счетом 35 человек, быстро перебрался в кроватную мастерскую. На заводе нам разрешили взять с собой чертежные принадлежности, кое-какой инструмент, несколько столярных и слесарных верстаков. Разместились в одной половине мастерской, а другая осталась под кроватным производством. Навели элементарный порядок в своей половине: выбросили все лишнее, оштукатурили и побелили стены, настлали пол. Расставили верстаки, столы, шкафы с инструментом и приступили к работе.

*«Никто и предполагать не мог, что эта мастерская превратится в передовой авиационный завод с прекрасной, озелененной территорией», — Александр Сергеевич Яковлев*

Конечно, условия были совсем неподходящие для постройки самолетов, даже таких простых, маленьких спортивных машин, которыми мы занимались.

Для изготовления механических деталей самолета пришлось отобрать у кроватной мастерской древний, разбитый токарный станок. Молодой токарь, энтузиаст и виртуоз в своем деле, Максимов привел станок в порядок и точил на нем детали для самолета. Много труда вложили также и столяры Хромов и Панкратов, слесари Жиров и Поздняков, чтобы на старых, изношенных верстаках и тисках изготовлять детали, годные для установки на самолет.

И без того маленькое помещение было разделено перегородкой: по одну сторону расположились конструкторы со своими чертежами, счетными линейками, а на другой стороне стоял шум и грохот — жестяники колотили молотками, столяры стучали, пилили, строгали, жужжал станок...

Все это нас не особенно смущало: мы настойчиво стремились к цели — в любых условиях построить задуманный наш первый учебный самолет УТ-2.

\*\*\*

12 июля 1935 года для руководителей партии и правительства был организован показ достижений воздушных спортсменов Центрального аэроклуба. Задолго до приезда гостей



2



3



4

1. А.С.Яковлев на даче во время работы над книгой «Цель жизни».

2. А.С.Яковлев в форме курсанта Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского возле разбитой им авиетки АИР-3. 1929 год.

3. Секретарь ЦК ВКП(б) А. А. Андреев, летчик Ю. И. Пионтковский, И. В. Сталин, А. С. Яковлев и К. Е. Ворошилов. 12 июля 1935 года.

4. Г. К. Орджоникидзе и К. Е. Ворошилов на тушинском аэродроме слушают объяснения конструктора А. С. Яковлева о самолете УТ-1. 1935 год.

всех нас, конструкторов, летчиков, планеристов, парашютистов, авиамodelистов, собрали на Тушинском аэродроме. Вместе со своей техникой — самолетами, планерами, моделями — мы толпились в западном секторе тушинского поля в излучине реки Москвы. Все напряженно смотрели в сторону ворот аэродрома, на Волоколамское шоссе. Ожидая гостей, настороженно поглядывали мы на хмурое небо и низкую облачность, которые могли помешать нашему празднику.

И вот одна за другой, переваливаясь по неровностям, показались в отдалении тяжелые черные автомашины. Одна, вторая, третья... Они подъехали и остановились недалеко от нас. И вдруг видим, как из машин выходят И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов, А. В. Косарев. За ними идут еще люди — военные и штатские, но я тогда видел только троих. С Климентом Ефремовичем я уже был знаком. Секретаря комсомола Косарева знал хорошо. Сталина близко я увидел впервые: невысокого роста, в сером коверкотовом однобортном пальто-макинтоше, такого же материала фуражке, в мягких шевровых сапогах.

Сталин и его спутники тепло с нами поздоровались, держались очень просто, и сразу же началась оживленная беседа с авиаспортсменами. Стал накрапывать дождь, и мы испугались, как бы не отменили программу. Но дождь вскоре прекратился, и показ всех видов авиационного спорта состоялся.

Открыли его планеристы. Несколько индивидуальными и групповыми полетами на планерах лучшие мастера этого вида спорта очень эффектно показали образцы виртуозной техники управления безмоторными летательными аппаратами.

\*\*\*

Затем показали новые спортивные и учебные самолеты. Они, в том числе и наш УТ-2, взлетели один за другим и пошли в сторону деревни Павшино. Над Павшином на высоте 150–200 метров выстроились в одну линию, подошли к границе аэродрома, и тут летчики сразу дали полный газ. Машины стали обгонять одна другую, резко прибавляя скорость. Раньше всех отстала учебная старушка У-2. Потом начали отставать другие машины. УТ-2 вырвалась вперед и первой промчалась над центром аэродрома.

Сталин спросил, чья машина. Ему сказали, что машина конструкции Яковлева. И тут Ворошилов представил меня Сталину.

После посадки Пионтковский подрулил туда, где стояли Сталин и Ворошилов, и мы, взволнованные и радостные, начали рассказывать о своем самолете и его особенностях.

Сталин подошел ближе к машине, постучал пальцем по крылу.

— Дерево? — спросил он.

— В основном сосна и березовая фанера, — ответил я.

— Какая наибольшая скорость?

— 200 километров в час.

— А у самолета У-2?

— 150.

— А на какой машине лучше готовить летчиков для истребителей И-16? На У-2 или на этой? — спросил Сталин у толпившихся вокруг летчиков.

— Конечно, на этой, — зашумели все в один голос.

— А почему?

— Да ведь у этой скорость больше и она моноплан, так же как И-16, а У-2 биплан.

— Выходит, что надо переходить на эти,

более современные машины?

— Правильно, — в один голос ответили летчики.

— А на каком заводе строили вашу машину? — обратился Сталин ко мне.

— В кроватной мастерской на Ленинградском шоссе.

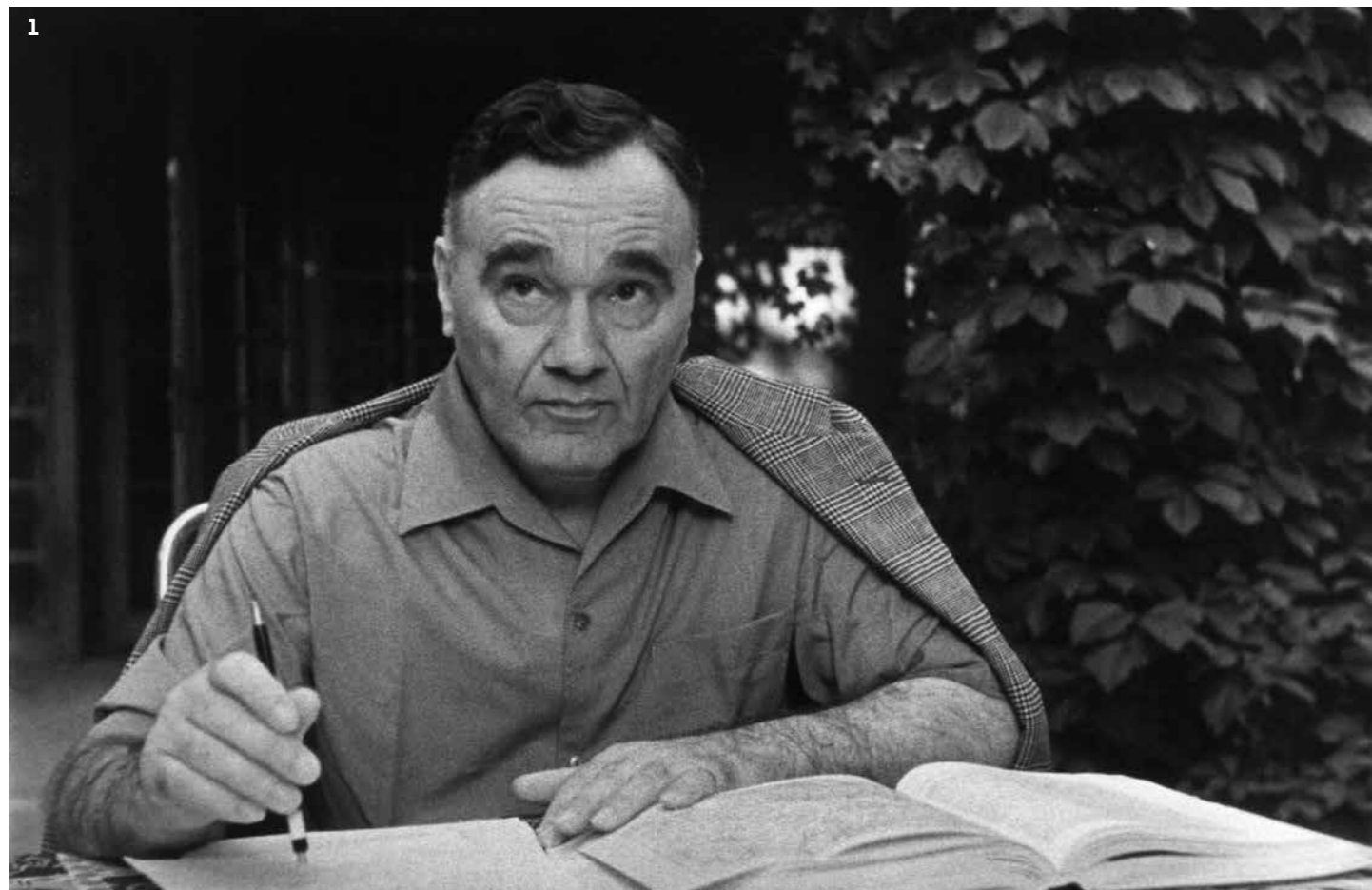
— Как-как?.. В кроватной?!

И тут я коротко рассказал о своих трудностях и о том, как наш конструкторский коллектив попал в кроватную мастерскую.

Сталин одобрил нашу работу. Потом он поинтересовался, какой мощности мотор, нельзя ли увеличить скорость самолета и что для этого нужно сделать. Он заметил, что учебные машины должны быть такими, чтобы ими без труда могла овладевать масса летчиков.

Праздник был завершен прыжками парашютистов. Показ оказался удачным. Наши гости, участники и организаторы праздника остались очень довольными и решили фотографироваться на память об этом смотре, сыгравшем большую роль в развитии массового авиационного спорта в нашей стране. Образовалась большая группа, на которую фотографы и кинооператоры направили свои объективы. Я, помню, задержался около своего самолета и когда подошел, то был в замешательстве, потому что вся группа уже скомплектовалась. Сталин поманил меня пальцем, предлагая сесть поближе к нему, и положил на мое плечо свою руку. Так и запечатлел нас фотограф в этот знаменательный момент моей жизни.

На этом смотре мне впервые довелось разговаривать с руководителями партии и правительства и познакомиться со Сталиным. 📍



1