

С 15 лет А.С. Яковлев был увлечен авиацией, в юные годы стал одним из зачинателей массового советского авиамоделизма, планеризма и спортивной авиации. Уже первый его самолет был признан "луч-

шей из советских авиеток", на его самолетах были установлены мировые рекорды, совершены дальние перелеты, его самолеты строились серийно.

Даты жизни и деятельности А.С. Яковлева

1906, 19 марта (1 апреля). Родился в Москве в семье служащего.

1914–1923. Учеба в средней школе.

1919–1922. Одновременно с учебной работой в Главтопе (курьер, ученик в архиве, секретарь начальника отдела).

1921. Построил первую летающую модель планера.

1922. Организовал в школе авиамодельный кружок, в августе 1923 г. превратившийся в первую в Москве школьную ячейку ОДВФ "Юные друзья Воздушного флота".

1923, 1–18 ноября. Участие в Первых всесоюзных планерных испытаниях. Коктебель. А.С. Яковлев достраивает планер Н.Д. Анощенко "Макака" и помогает его испытывать (9 ноября).

1924, 1 апреля. Добровольно вступил в Красную Армию и служил на рабочих должностях в АВФ (ВВА) до 1 октября 1927 г.

1924, 15 сентября. Первый свободный полет планера АВФ-10 – первого летательного аппарата конструкции А.С. Яковлева, летчик А.В. Сергеев. Вторые всесоюзные планерные соревнования. Планер АВФ-10 премирован как "одна из лучших машин переходно-тренировочного назначения".

1925, 16 сентября. Первый полет планера АВФ-20, Третьи всесоюзные планерные соревнования. АВФ-20 премирован "за лучшую конструкцию тренировочного планера".

1926, сентябрь. Начало постройки ВВА-3 "А.И. Рыков" (АИР-1) – первого самолета конструкции А.С. Яковлева.

1927, 12 мая. Первый полет АИР-1, летчик Ю.И. Пионтковский. Дата рождения ОКБ А.С. Яковлева.

1927, 12 июля. Перелет Москва–Харьков–Севастополь на АИР-1, экипаж: Ю.И. Пионтковский, А.С. Яковлев.

1927, 19 июля. Беспосадочный перелет Севастополь–Москва на АИР-1, летчик Ю.И. Пионтковский. Первые советские мировые рекорды (неофициальные) дальности (1420 км) и продолжительности (15 ч 30 мин) полета (легкие самолеты 3-й категории), всесоюзный рекорд продолжительности полета для самолетов всех категорий.

1927, 1 октября. По ходатайству Осоавиахима, поддержанному начальником ВВС П.И. Барановым, А.С. Яковлев зачислен слушателем инженерного факультета ВВА (условно, с последующей сдачей экзаменов).

1928, 5 октября. Передан Осоавиахиму самолет АИР-2 "Пионер", построенный на деньги, которые собрали пионеры СССР, Англии, Франции, Германии.

1929, июль. Первый полет АИР-3 "Пионерская правда", летчик А.И. Филин.

1929, 6 сентября. Беспосадочный перелет Минеральные Воды–Москва за 10 ч 25 мин, экипаж: А.И. Филин, А.Ф. Ковальков. Мировые рекорды (неофициальные) дальности полета (1750 км) и средней скорости (170 км/ч) для легких самолетов 1-й категории.

1930, сентябрь. Первый полет АИР-4.

1931, 27 марта. Окончил инженерный факультет ВВА по первому разряду, т.е. в числе лучших. Военный инженер-механик воздушных сил Красной Армии (8-я служебная категория – К-8. Когда в 1935 г. были установлены персональные воинские звания, это соответствовало военинженеру II ранга). Приказом Реввоенсовета от 27 марта 1931 г. окончившие инженерный факультет по первому разряду зачислены в резерв РККА с откомандированием для работы в ВАО – Всесоюзном авиационном объединении.

1931, 27 марта. Начал работать на московском авиационном заводе № 39 имени В.Р. Менжинского инженером в плано-производственном отделе.

1931, 17 апреля. Назначен начальником группы легкой авиации при заводе № 39 (КБ Осоавиахима).

1931, ноябрь. Первый полет АИР-5. По результатам опытной эксплуатации АИР-5 в Аэрофлоте А.С. Яковлев премирован приказом начальника Главного управления ГВФ.

1932, май. Первый полет АИР-6 – первого самолета А.С. Яковлева, строившегося крупной серией (128 экз.).

1932, 25 августа. Группа А.С. Яковлева расширена до 13 конструкторов и 5 рабочих и получила свое первое помещение – антресоль деревообделочного цеха в филиале завода № 39, Авиационный пер., д. 5 (на этой территории сейчас располагается Московский институт электроники и автоматики).

1932, 19 ноября. Первый полет "почтово-пассажирского экспресса" АИР-7.

1932, 20 ноября. На АИР-7 получена рекордная для советских самолетов скорость полета – 325 км/ч, экипаж: Ю.И. Пионтковский, А.С. Яковлев.

1932, 23 ноября. Аварийная посадка АИР-7 после отрыва кронштейна элерона, экипаж: Ю.И. Пионтковский, Л.П. Малиновский.

1933, 21 января. Письмо А.С. Яковлева Председателю ЦКК и наркому РКИ Я.Э. Рудзутaku в защиту АИР-7 и против выводов комиссии РКИ относительно аварии АИР-7.

1933, август. Первый полет учебного самолета АИР-8, летчик Ю.И. Пионтковский.

1933, 17 августа. Первая государственная награда – орден Красной Звезды (под номером 173) "за исключительные заслуги в деле конструкции легкомоторных самолетов".

1933, 8 сентября. Встреча с Максимом Горьким на партийной чистке в цехе № 1 завода № 39.

1933, 25 сентября. Новый советский рекорд скорости (332 км/ч) установлен на доработанном АИР-7, летчик Ю.И. Пионтковский, пассажир К. Кривицкий.

1934, 15 января. Приказом заместителя начальника ГУАП НКТП А.М. Беленковича группа А.С. Яковлева переведена из Осоавиахима в государственную авиапромышленность.

"С сего числа конструкторско-производственная группа тов. Яковлева при заводе № 39 выделяется в самостоятельную конст-

рукторско-производственную единицу в систему и непосредственное подчинение Спецавиатреста". Новое название – КПБ (Конструкторско-производственное бюро), в том же году – "Завод легких самолетов," затем завод № 115 Спецавиатреста. Директор – А.С. Яковлев.

1934, март. Переезд КПБ на собственную территорию на Ленинградском шоссе (ныне Ленинградский проспект), где находилась мастерская филиал завода № 132 Спецавиатреста.

1934, 9 августа. А.С. Яковлев по совместительству назначен главным конструктором завода № 47, которому поручался серийный выпуск АИР-6.

1934, 5–16 августа. Первая зарубежная командировка А.С. Яковлева – на ТБ-3 в составе советской авиационной делегации в Италию.

1934, 5–10 и 14–18 августа. Перелет Москва–Иркутск–Москва четырех самолетов АИР-6 (с посадками). Первый дальний групповой перелет легких самолетов СССР. За организацию перелета А.С. Яковлев получил высшую награду Осоавиахима – знак "За оборонную работу" (ЗАОР).

1934, 2 октября. Первый полет АИР-9. Первый самолет, построенный на собственной территории, родоначальник массовых учебных самолетов УТ-2.

1934, ноябрь–декабрь. СССР впервые участвует в Парижской авиационной выставке. В числе лучших советских самолетов экспонируется АИР-9.

1935, 7 марта. Заместитель наркома тяжелой промышленности Г.Л. Пятаков утвердил устав Государственного союзного завода № 115.

1935, 22 июня. А.С. Яковлев назначен директором и главным конструктором Государственного союзного завода № 115.

1935, 11 июля. Первый полет АИР-10 – прототипа УТ-2. УТ-2 – первый отечественный самолет первоначального обучения – моноплан. Массовое производство в 1938–1948 гг. (7323 экз.).

1935, 12 июля. Большой показ легкой авиации в Тушино. Знакомство И.В. Сталина с А.С. Яковлевым и Ю.И. Пионтковским.

1935, 2–9 сентября. Большой круговой спортивный перелет 34 легких самолетов. Победил Ю.И. Пионтковский на АИР-10.

1935, 12 октября – 4 ноября. Участие в авиационной выставке в Милане, Италия.

1936, май. Начало летных испытаний АИР-14 – прототипа УТ-1. УТ-1 – массовый тренировочный самолет и, по существу, первый советский спортивно-пилотажный самолет. В 1937–1940 гг. построено 1256 экз.

1936, 30 мая – 17 июля. Ознакомление со строительством легких самолетов во Франции и Англии.

1936, 27 июля. Первый полет АИР-12 – первого отечественного легкого самолета с убирающимся шасси.

1937, 24 июля. Первые в СССР гонки спортивных самолетов. Победили В.П. Дымов на УТ-1 (абсолютное первенство и первое место по одноместным самолетам) и П.М. Стефановский с П.И. Никитиным на УТ-2 (первое место по двухместным самолетам). Приз за лучший самолет–УТ-1 получил А.С. Яковлев.

1937, 27 июля. Присвоено воинское звание военинженера 1-го ранга.

1938, 17 мая. Первый полет АИР-17 – прототипа учебно-тренировочного бомбардировщика УТ-3. Первый двухмоторный самолет ОКБ. УТ-3 был выпущен малой серией, а после доработки в 1941 г. рекомендован в производство и на вооружение, чему помешала

начавшаяся война.

1938. Принят в члены КПСС на заводе № 115.

1939, февраль и 11–13 мая. Участие в совещаниях при Комитете Обороны под руководством И.В. Сталина, В.М. Молотова, К.Е. Ворошилова, М.М. Кагановича по внедрению в производство новых и модифицированных самолетов.

1939, 23 февраля. Первый полет "самолета № 22" – первого боевого самолета ОКБ А.С. Яковлева. Летчик Ю.И. Пионтковский. Ближний бомбардировщик ББ-22 – самый скоростной советский самолет того времени: 552 км/ч 23 апреля 1939 г. и 567 км/ч 1 июня 1939 г. Строился в серии в вариантах Як-2 и Як-4 (201 экз.).

1939, 27 апреля. Первое посещение кабинета И.В. Сталина в Кремле.

1939, 27 апреля. Награжден орденом Ленина "за выдающиеся заслуги в деле создания новых высококачественных конструкций самолетов".

1939, октябрь. Поездка в Германию в составе правительственной делегации во главе с И.Ф. Тевосяном. Ознакомление с немецкой авиационной техникой и выбор наиболее интересных объектов для закупки.

1939, 27 декабря. Выступление на заседании Технического Совета НКАП по теме "Анализ конструкций немецких самолетов".

1940, 11 января. Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР, подписанным В.М. Молотовым, А.С. Яковлев назначен заместителем Народного Комиссара Авиационной промышленности СССР по опытному самолетостроению. Одновременно был начальником 7-го Главного управления НКАП.

1940, 13 января. Первый полет И-26 – прототипа Як-1, летчик Ю.И. Пионтковский. Первый истребитель ОКБ. На И-26-227 апреля 1940 г. получена наибольшая в то время скорость полета – 602 км/ч, летчик С.А. Корзинщиков. Як-1 – лучший истребитель первого периода Великой Отечественной войны.

1940, март. Поездка в Германию в составе правительственной делегации под руководством И.Ф. Тевосяна. Авиационную часть делегации возглавлял А.С. Яковлев. Окончательный отбор и закупка самолетов (истребители "Мессершмитт-109" и "Хейнкель-100", бомбардировщики "Юнкерс-88" и "Дорнье-215" и другие самолеты). За 1940 г. с доставленными самолетами ознакомились 2578 советских специалистов.

1940, 5 марта. Присвоено воинское звание бригадного инженера.

1940 8 апреля Зам. Наркома А.С. Яковлев одновременно назначен начальником Главного управления опытного самолетостроения НКАП (11 ГУ, затем 7 ГУ).

1940 11 апреля Зам Наркома А.С. Яковлев одновременно назначен председателем комиссии НКАП по заводским испытаниям опытных боевых самолетов.

1940, 9 июня. Приказ заместителя наркома А.С. Яковлева о подборе тормозных колес для самолетов.

1940, 13 июня. По предложению и по проекту А.С. Яковлева принято Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) об организации Института летных исследований НКАП.

1940, 2 июля. Приказ заместителя наркома А.С. Яковлева о важнейших ведущих научно-исследовательских работах (НИР), в том числе ЦАГИ было поручено исследование сверхзвуковых скоростей.

1940, 23 июля. Первый полет УТИ-26 – прототипа Як-7УТИ, летчик П.Я. Федрови. Як-7УТИ – основной учеб-

но-тренировочный истребитель первого периода Великой Отечественной войны. На базе Як-7УТИ был создан боевой самолет Як-7 – один из основных истребителей во время войны.

1940, 13 сентября. Решением Высшей аттестационной комиссии присуждена ученая степень доктора технических наук без защиты диссертации.

1940, 11 октября. Приказ заместителя наркома А.С. Яковлева С.В. Ильюшину о выпуске на заводские летные испытания самолета БШ2 № 1 [Ил-2] и назначении В.К. Коккинаки летчиком-испытателем БШ-2 № 1. Первый полет состоялся 12 октября 1940 г.

1940, 28 октября. Присвоено звание Героя Социалистического Труда "за выдающиеся заслуги в области создания новых типов вооружения (по самолетам), поднимающих оборонную мощь Советского Союза" (медаль "Серп и Молот" № 7).

1940, ноябрь. Поездка в Германию в составе правительственной делегации во главе с В.М. Молотовым. Ознакомление с немецкими авиазаводами.

1940, 1 декабря. Первый полет опытного высотного истребителя ОКБ А.С. Яковлева И-28. 26 января 1941 г. на И-28 была достигнута наибольшая в то время в СССР скорость полета – 665 км/ч, летчик П.Я. Федров. (В письме Ф.С.Яковлева И.В.Сталину указана скорость 650 км/ч)

1940, декабрь. Подготовлено "Руководство для конструкторов" "по прямому указанию и под непосредственным руководством заместителя нарком тов. Яковлева А.С." (Б.Н. Юрьев, Отчет ЦАГИ за 1940 г.).

1941, 14 марта. Присуждена Сталинская премия первой степени "за разработку новой конструкции самолета".

1941, 21 апреля. Первое вручение Сталинских премий, в том числе А.С. Яковлеву.

1941, 25 ноября. Приказы заместителя наркома А.С. Яковлева о работе Новосибирского завода №153 и об организации при заводе №153 Опытного конструкторского бюро из эвакуированного ОКБ завода № 115.

1941, 5 декабря. Приказы заместителя наркома А.С. Яковлева о внедрении в серию на заводе № 21 (Горький) самолетов М.И. Гудкова – модификаций ЛаГГЗ под мотор М82 (Гу82) и с противотанковой пушкой 37 мм (Гу37).

1941, декабрь Назначен уполномоченным ГКО на заводе №153.

1941, 20 декабря. Приказ заместителя наркома А.С. Яковлева о размещении эвакуированных в Омск ОКБ Г.М. Бериева, В.М. Мясищева и Д.Л. Томашевича.

1941, 23 декабря. Письмо А.С. Яковлева и Н.Н. Поликарпова А.И. Шахурину о необходимости запуска в серийное производство самолетов Поликарпова И-185 с М-71.

1942, 16 января. Приказ заместителя наркома А.С. Яковлева о разворачивании производства Як-7 на заводе № 153.

1942, 10 апреля. Присуждена Сталинская премия первой степени за 1941 г. "за разработку новой конструкции самолета".

1942, 6 мая. Докладная записка наркому А.И. Шахурину: "...считаю необходимым немедленно запустить войсковую серию истребителей И-185..." [Н.Н. Поликарпова].

1942, июнь – 1947, август – Председатель редакционной коллегии журнала "Техника Воздушного Флота".

1942, июнь. Начались летные испытания Якб – легкого транспортного самолета. Летчик Ф.Е. Болотов.

1942, 6 июля. Первый полет Як-7ДИ – прототипа Як-9, летчик П.Я. Федров. Як-9 – самый массовый истребитель Великой

Отечественной войны.

1942, 11 августа. Отверг требование заместителя наркома обороны Н.Н. Воронова о предании суду Н.И. Камова "за выпуск недоброкачественной материальной части" (автожир А-73а).

1942, 6 сентября. ОКБ А.С. Яковлева награждено орденом Ленина "за создание высококачественных новых типов боевых и учебно-тренировочных самолетов для ВВС Красной Армии".

1942, 6 сентября. Награжден орденом Ленина "за выдающиеся заслуги в области создания новых типов самолетов и заслуги в деле организации опытного самолетостроения в авиационной промышленности".

1942, октябрь Отверг требование зам. наркома обороны Н.Н. Воронова в письме от 11 августа 1942 г. о предании суду Н.И.Камова «за выпуск недоброкачественной материальной части» (Автожир А-7-3а)

1942, 26 октября. Приказ заместителя наркома А.С. Яковлева о качестве изготовления Як-7 и Як-9, в котором, в частности, говорилось: "Дефект непрочности для деревянного крыла является особо недопустимым, так как влечет за собой разрушение крыла в воздухе. Самолеты, отправляемые на фронт, не должны иметь этого дефекта".

1942, 28 октября. Приказ заместителя наркома А.С. Яковлева о разрывании работ по Як-9 на заводе № 153.

1942, 10 ноября. Присвоено воинское звание генерал-майора инженерно-авиационной службы (ИАС).

1942, 28 ноября. Прибытие в СССР первых 14 французских летчиков, а также механиков группы "Нормандия" (будущий авиаполк "Нормандия-Неман"). На фронте с 22 марта 1943 г., первые победы – 5 апреля.

1943, январь. Построены: Як-9Д – истребитель большой дальности и Як-9Т – истребитель с пушкой калибра 37 мм. Оба выпускались большими сериями.

1943, 21 февраля. Приказ заместителя наркома А.С. Яковлева о премировании сотрудников ОКБ за проектирование, постройку и внедрение в серию самолетов Як-7А, Як-7Б, Як-7В.

1943, 28 февраля. Первый полет Як-1М – прототипа ЯкЗ, летчик П.Я. Федров. Як-3 – самый легкий и маневренный истребитель второй мировой войны.

1943, 4 марта. Письмо наркому А.И. Шахурину: "...необходимо немедленно начать серийное производство истребителей И-185 [Н.Н. Поликарпова], а также "Як" с мотором М107А..."

1943, 22 марта. Присуждена Сталинская премия первой степени за 1942 г. "за модификацию и усовершенствование боевых самолетов".

1943, 15 августа. Статья А.С. Яковлева "Наша авиация в боях за Родину" в газете "Правда".

1943, сентябрь. Начало публикации в журнале "Пионер" первой книги А.С. Яковлева "Рассказы из жизни".

1943, 29 сентября. Избран членом корреспондентом Академии наук СССР.

1943, 18 ноября. А.С. Яковлев передал дважды Герою Советского Союза П.А. Покрышеву истребитель Як-9, приобретенный на полученную Сталинскую премию (150 тыс. руб.).

1943, 18 ноября. На Як-3 с ВК107А летчик П.Я. Федров достиг скорости 717 км/ч – в то время наибольшей для советских самолетов.

1943, 27 декабря. Присвоено воинское звание генерал-лейтенанта ИАС.

1944, 23 января. Начало испытаний истребителя-штурмовика Як9К с пушкой НС45 калибра 45 мм, летчик В.Е. Голофастов. Выпускался серийно. Пушка того же калибра МПШ45 была испытана на Як-9 в августе 1943 г., но в серию не пошла.

1944, 3 марта. Первый полет Як-9Б – истребителя-бомбардировщика с внутренней подвеской до 400 кг бомб, летчик А.И. Кокин. Як-9Б выпускался серийно.

1944, апрель. Построен Як-9ДД – истребитель сопровождения с очень большой дальностью полета (до 2285 км). Выпускался серийно.

1944, апрель. Завершение работ по созданию высотного истребителя Як-9ПД с высотой полета до 13 500 м. Малая серия.

1944, 15 мая. Первое включение в полете дополнительных прямооточных двигателей (ПВРД) ДМ4С И.А. Меркулова на истребителе Як-7Б, летчик С.Н. Анохин.

1944, 25 мая. Награжден орденом Ленина "за выполнение заданий Государственного Комитета Обороны по выпуску самолетов и моторов для Красной Армии в трудных условиях военного времени, за усовершенствование и создание новых боевых самолетов и моторов".

1944, 28 июня. В газете "Правда" опубликована статья А.С. Яковлева "Конструктор и война".

1944, 19 августа. Награжден орденом Суворова II степени "за выдающиеся заслуги в области усовершенствования и создания новых боевых самолетов..."

1944, 25 августа. Перелет 12 истребителей Як-9ДД Бельцы Бари (Италия) над оккупированной территорией для помощи Югославии. Дальность 1200 км.

1944, 2 сентября. Письмо А.С. Яковлева руководителям г. Норильска с просьбой оказать сыльному журналисту Е.И. Рябчикову ("одному из лучших авиационных журналистов") "всемерную помощь в его творческой работе и создать соответствующие условия".

1944, 16 октября. Приказом по МАИ назначен заведующим кафедрой конструкции и проектирования самолетов. Заведовал кафедрой в 1944–1945 гг. и в 1958–1959 гг.

1944, 2 ноября. ОКБ А.С. Яковлева награждено орденом Красного Знамени "за выдающиеся работы по созданию во время Отечественной войны новых типов истребителей".

1944, 3 ноября. Награжден орденом Красного Знамени "за долголетнюю и безупречную службу в Красной Армии".

1944, 21 декабря. На опытном истребителе Як-3 с ВК108 достигнута скорость 745 км/ч – наибольшая для советских поршневых самолетов, летчик В.Л. Расторгуев.

1945, 22 января. Первый полет истребителя Як-3РД с дополнительным жидкостным ракетным двигателем (ЖРД), летчик В.Л. Расторгуев. Як-3РД достиг скорости 782 км/ч.

1945, 7 апреля. Статья А.С. Яковлева "Победа советской авиационной техники над техникой врага" в газете "Правда".

1945, 18 мая. Показ на земле и в полете новых легкомоторных самолетов ОКБ А.С. Яковлева (Як-8, Як-10, Як-13) руководителям авиапромышленности, ВВС, ГВФ (А.И. Шахурин, А.А. Новиков, Ф.А. Астахов).

1945, 21 мая. Приказом наркома А.И. Шахурина назначена комиссия под председательством А.С. Яковлева для использования в НКАП трофейного немецкого оборудования и технических материалов.

1945, 23 мая. Награда Франции – офицер ордена Почетного легиона.

1945. Награда Франции – Военный крест 1939–1945 гг.

1945, 6 июня. Первый полет опытного истребителя-штурмовика Як-9 с пушкой Ш57 калибра 57 мм – наибольший калибр на советских самолетах, летчик М.И. Иванов.

1945, 10 июня. Награжден орденом Отечественной войны I степени "за выдающиеся заслуги в развитии науки и техники, в связи с 220-летием Академии наук СССР".

1945, 2 июля. Награжден орденом Ленина в числе работников завода № 152 "за образцовое выполнение заданий Правительства по производству боевых самолетов".

1945, 10 июля. Первый полет Як-11 – учебного истребителя массового выпуска, летчик Г.С. Климушкин.

1945, 6 сентября. Письмо И.В. Сталину о необходимости укрепления опытных и научно-исследовательских предприятий НКАП. Постановление по этому вопросу было принято 26 февраля 1946 г.

1945, 16 сентября. Награжден орденом Суворова I степени "за образцовое выполнение заданий Правительства по выпуску боевых самолетов... в период Отечественной войны".

1946, 15 января. Постановлением СНК А.С. Яковлев назначен первым заместителем наркома НКАП с возложением на него руководства опытными и научно-исследовательскими работами по самолето и моторостроению, установлено, что за серийное производство ответственность на т. Яковлева А.С. не возлагается.

1946, 25 января. Резолюция на документах О.К. Антонова по проекту его самолета СХА-1 (Ан-2): "Т. Шишкину С.Н. Это интересный самолет, нужно его построить". О.К. Антонов: "Эти шесть слов решили судьбу дела".

1946, 26 января. Присуждена Сталинская премия первой степени "за разработку нового самолета – истребителя Яковлев-3 и за коренное усовершенствование истребителя Яковлев-9".

1946, 26 февраля. СНК СССР утвердил материалы комиссии Г.М. Маленкова, А.А. Жданова, М.В. Хруничева, А.С. Яковлева по приему-сдаче дел НКАП. Из Постановления СНК: "Обязать НКАП – тт. Хруничева и Яковлева в кратчайший срок устранить недостатки в руководстве авиационной промышленности".

1946, 16 марта. Постановление СНК за подписью И.В. Сталина о посылке в Германию правительственной комиссии во главе с А.С. Яковлевым для организации проектирования и постройки реактивных двигателей самолетов и приборов силами немецких специалистов.

1946, 14 апреля. Постановление СМ СССР за подписью И.В. Сталина: "Обязать тт. Берия Л.П. и Маленкова Г.М. вмешаться в дело авиационной комиссии т. Яковлева с тем, чтобы по возможности ускорить работу комиссии и выработать проект предложения".

1946, 24 апреля. Первые полеты реактивных истребителей Як-15, летчик М.И. Иванов и Ми-9, летчик А.Н. Гринчик. Як-15 – первый советский реактивный самолет, поступивший на вооружение в СССР. На нем впервые в реактивной авиации освоен индивидуальный и групповой высший пилотаж.

1946, 6 мая. Первый полет Як-18, сменившего УТ-2 в качестве самолета первоначального обучения в ВВС и аэроклубах, летчик Г.С. Климушкин. Як-18 поступил в массовое производство и применялся в течение 30 лет.

1946, 28 июня. Начало государственных испытаний Як-9П – истребителя металлической конструкции. Выпускался в серии до конца 1948 г. одновременно с первыми реактивными истребителями.

1946, 9 июля. "Совет Министров Союза ССР постановляет: Удовлетворить просьбу т. Яковлева А.С. об освобождении его от должности заместителя Министра авиационной промышленности по общим вопросам в связи с большой его конструкторской работой по созданию новых самолетов. За шестилетнюю руководящую работу в Министерстве авиационной промышленности, наряду с личной конструкторской работой, объявить т. Яковлеву А.С. благодарность" (И. Сталин). По рекомендации А.С. Яковлева заместителем министра был назначен С.Н. Шишкин.

1946, 9 июля. Присвоено воинское звание генерал полковника авиации.

1946, 18 августа. Первая публичная демонстрация на воздушном параде в Тушино самолетов с ТРД (МиГ-9 и Як-15) и ЖРД (Ла-120Р).

1946, 1946. Депутат Верховного Совета СССР в течение десяти созывов.

1947, 8 января. Первый полет Як-19 первого советского самолета, имевшего реактивный двигатель с форсажной камерой. Летчик М.И. Иванов. Форсажная камера была разработана ОКБ А.С. Яковлева совместно с ЦИАМОм.

1947, 11 февраля. Приглашен в состав только что созданного Научно-технического совета ГК НИИ ВВС.

1947, 11 апреля. Утвержден председателем Научного совета МАП (до 22 февраля 1949 г.).

1947, 21 апреля. Назначен главным конструктором завода № 464 (по совместительству).

1947, 1 мая. Первый полет над Красной площадью реактивных истребителей 100 МиГ-9 и Як-15.

1947, 6 июня. Первый полет Як-17УТИ первого советского реактивного учебно-тренировочного истребителя, летчик Г.С. Климушкин. Выпускался в серии.

1947, 6 июня. Первый полет реактивного истребителя Як-17, летчик Г.С. Климушкин.

1947, 6 июня. Присуждена Сталинская премия первой степени за 1946 г. "за разработку нового образца боевого самолета".

1947, 7 июня. Первый полет женщины летчика-испытателя на реактивном самолете, летчица О.Н. Ямщикова на Як-15.

1947, 8 июля. Первый полет реактивного истребителя Як-23, летчик М.И. Иванов. Самолет строился серийно для ВВС СССР и ряда других стран.

1947, 20 октября. Первый полет Як-12 легкого многоцелевого самолета массового производства, летчик Ф.Л. Абрамов.

1948, 19 февраля. Первый полет десантного планера Як-14. Выпускался серийно. Як-14 самый грузоподъемный из советских серийных планеров.

1948, 5 марта. За освоение реактивных самолетов четыре летчика-испытателя впервые после войны получили звание Героя Советского Союза. В их числе М.И. Иванов, испытатель Як-15, и П.М. Стефановский, выполнивший на Як-15 весь комплекс фигур высшего пилотажа впервые в реактивной авиации.

1948, 29 мая. Присуждена Сталинская премия первой степени за 1947 г. "за создание нового типа боевого самолета".

1948, 4 сентября. Первый полет реактивного истребителя Як-30, летчик С.Н. Анохин.

1949, 27 июня. Первая автосцепка в полете истребителя Як-25 с «Дервентом» (летчик С.Н. Анохин) с бомбардировщиком-буксиром Б-25 (летчик Л.Н. Тарощин) по программе "Бурлаки", предусматривавшей буксировку истребителей для увеличения их дальности.

1949, 9 августа. Первый полет истребителя Як-50. Летчик С.Н. Анохин. На Як-50 были достигнуты скорости 1150 км/ч 13 октября 1949 г. и 1170 км/ч 22 марта 1950 г. (летчик С.Н. Анохин) наибольшие в СССР и превышавшие официальный мировой рекорд американского истребителя "Сейбр". Як-50 первый самолет ОКБ А.С. Яковлева, превысивший скорость звука.

1950, 15 ноября. Награжден орденом Ленина "за долголетнюю безупречную службу в Советской Армии".

1952, 19 июня. Первый полет Як-25, летчик В.М. Волков. Як-25 первый всепогодный перехватчик в ВВС СССР.

1952, 3 июля. Первый полет первого советского вертолета продольной схемы Як-24, крупнейшего в мире в 1952-1956 гг. Экипаж: С.Г. Бровцев, Е.Ф. Милютин. Як-24 строился серийно.

1952, 10 ноября. По личной просьбе А.С. Яковлев освобожден от должности директора завода № 115. Директором назначен А.А. Воропанов.

1954, 3 июля. Первый полет первого самолета, построенного в Китайской Народной Республике С-15 (копия Як-18).

1955, 26 октября. Награжден орденом Красного Знамени "за долголетнюю безупречную службу в Советской Армии".

1956, 31 марта. Награжден орденом Ленина "в связи с пятидесятилетием со дня рождения... и, отмечая его заслуги в деле создания и развития новой авиационной техники".

1956, 28 апреля. Начало летных испытаний самолета разведчика Як-27Р, летчик Г.А. Тиняков. Як-27Р первый серийный сверхзвуковой разведчик в СССР.

1956, 16 июля. Письмо А.С. Яковлева Н.С. Хрущеву о необходимости учреждения должности "шеф-конструктора или генерального конструктора" и подготовке главных конструкторов.

1956, 12 декабря. Письмо министру П.В. Дементьеву с просьбой утвердить в должности главного конструктора Е.Г. Адлера по бомбардировщикам и разведчикам, С.Г. Кулагина по перехватчикам, И.А. Эрлиха по вертолетам, Н.К. Скржинского по ракетным системам.

1956, 17 декабря. Постановлением СМ СССР (приказ МАП от 26.12.56) А.С. Яковлев назначен генеральным конструктором ОКБ-115.

1957, 15 мая. Первый полет истребителя Як-27В с дополнительным ЖРД, летчик В.Г. Мухин.

1957, 25 июня. Награда Международной авиационной федерации Диплом Поля Тиссандье за "выдающиеся достижения в качестве конструктора самолетов и планеров".

1957, 12 июля. Награжден второй золотой медалью "Серп и Молот" Героя Социалистического Труда (49й дважды Герой Социалистического Труда).

1957, 12 декабря. Первый полет первого послевоенного спортивно-пилотажного самолета Як-18П, летчик С.Н. Анохин. На этих самолетах и на их вариантах Як-18ПМ и Як-18ПС советская команда с большим успехом выступала на чемпионатах мира по высшему пилотажу в 1960-1972 гг.

1958, 5 марта. Первый полет Як-28 (Як-28Б) первого советского сверхзвукового бомбардировщика, поступившего в серийное производство и в ВВС, летчик В.М. Волков. На основе Як-28 создано целое семейство серийных сверхзвуковых боевых

машин различного назначения: перехватчики, разведчики, постановщики помех, тренировочные самолеты и др.

1958, 29 марта. Решением ВАК А.С. Яковлев утвержден в ученое звание профессора по кафедре "Конструкция и проектирование самолетов".

1959, 1 марта. Первый полет высотного самолета Як-25РВ, летчик В.П. Смирнов.

1959, 8 июля. Первый полет сверхзвукового бомбардировщика Як-28Л, летчик В.Г. Мухин.

1959, 13 июля. Мировой рекорд высоты полета с грузом 1 т (20 456 м), летчик В.П. Смирнов на Як-25РВ.

1959, 29 июля. Мировой рекорд высоты полета с грузом 2 т (20 174 м), летчик В.П. Смирнов на Як-25РВ.

1960, 2 июля. Первый полет Як-30 — первого советского реактивного учебного самолета, летчик В.Г. Мухин. В ходе испытаний были установлены мировые рекорды скорости и высоты полета для легких реактивных самолетов.

1961, 17 января. Первый полет Як-32 — первого советского реактивного спортивного самолета, летчик В.П. Смирнов. На Як-32 были установлены мировые рекорды скорости и высоты полета для легких реактивных самолетов.

1961, 1966, 1971, 1981 — делегат XXII—XXVI съездов КПСС.

1964, 27 июля. Первый полет (по-самолетному) Як-36 — первого советского самолета вертикального взлета и посадки (СВВП), летчик В.Г. Мухин. Первое свободное висение — 27 сентября 1964 г., первый полет по полному профилю — 24 марта 1966 г.

1964, 2 сентября. Первый полет сверхзвукового бомбардировщика Як-28Б для доставки матриц газеты "Правда" в Ленинград, Шереметьево—Пулково, экипаж: Ю.В. Петров, Н.М. Шиповский.

1966, 31 марта. Награжден орденом Ленина "за заслуги в создании новой авиационной техники и в связи с 60-летием со дня рождения".

1966, 31 марта. Награда французской Национальной ассоциации кавалеров "Медали сопротивления" — диплом Почетного члена "Александру Яковлеву, создателю самолета Як-3, за его вклад в укрепление дружбы между французским и советским народами и в знак признания оказанных ассоциации услуг".

1966, 30 апреля. ОКБ присвоено наименование Московский машиностроительный завод (ММЗ) "Скорость".

1966, 7 августа. В Тушино открылся IV чемпионат мира по высшему пилотажу. Все призовые места заняли советские летчики на Як-18ПМ.

1966, август. ОКБ А.С. Яковлева награждено Почетным дипломом Международной авиационной федерации "за работы, позволившие создать аппараты, на которых начиная с 1949 г. установлено более 20 национальных и мировых рекордов".

1966, 21 октября. Первый полет пассажирского самолета Як-40, экипаж: А.Л. Колосов, Ю.В. Петров.

Як-40 — первый в мире реактивный самолет местных линий и первый советский самолет, сертифицированный по западным нормам летной годности и продававшийся в капиталистические страны (Италия, ФРГ). Создатели самолета в 1972 г. отмечены Ленинской премией.

1967, 7 августа. Первый полет четырехместного учебного и многоцелевого самолета Як-18Т, выпускавшегося большой серией, летчик Ю.В. Петров.

1968, 7—30 апреля. Первый большой международный перелет Як-40 по пяти странам Европы.

1968, 30 сентября. Начало регулярной эксплуатации Як-40 на авиалиниях.

1970, 14 августа. А.С. Яковлеву вручена Авиационная Золотая медаль ФАИ за выдающиеся успехи в развитии авиационной техники и создание спортивно-пилотажных самолетов (присуждена в 1967 г.).

1970, 22 сентября. Первый полет (свободное висение) Як-38 (Як-36М), летчик В.Г. Мухин.

Як-38 — первый советский боевой СВВП и первый в мире палубный СВВП. Первый полет по-самолетному — 2 декабря 1970 г., первый полет по полному профилю — 25 февраля 1972 г. Создатели Як-38 отмечены Государственной премией в 1977 г.

1971, 26 апреля. Награжден орденом Октябрьской Революции "за успешное выполнение пятилетнего плана 1966—1970 гг."

1972, 31 марта. Авиарегистром Италии выдан сертификат летной годности на Як-40.

1972, 12 мая. Авиарегистром ФРГ выдан сертификат летной годности на Як-40.

1972, 22 июня. Первый полет Як-50 — спортивно-пилотажного самолета для замены Як-18П, Як-18ПМ, Як-18ПС, летчик В.И. Лойчиков. На Як-50 советская команда шесть раз выступала на чемпионатах мира и Европы в 1976—1983 гг. и пять раз завоевала командное первенство.

1972, 13 ноября. Присуждена Ленинская премия "за создание реактивного пассажирского самолета Як-40".

1972, 18 ноября. Первая в СССР посадка самолета на палубу. Летчик М.С. Дексбах посадил СВВП Як-36М (Як-38) на противолодочный крейсер (ПКР) "Москва". 22 ноября — вертикальный взлет и полет по полному профилю.

1973, 25 апреля. Выпущен первый серийный самолет Як-18Т.

1974, 8 августа. Первый полет учебного самолета Як-52 — преемника Як-18, летчик Ю.И. Митиков. Выпускался большой серией и широко применяется до сих пор в России и за рубежом.

1975, 6 марта. Первый полет Як-42 — реактивного пассажирского самолета ближнемагистральных и местных линий, ставшего самым экономичным советским лайнером в ближних перевозках, экипаж: А.Л. Колосов, Ю.В. Петров. Создатели самолета отмечены Государственной премией в 1981 г.

1975, 10 июня. Награжден орденом Трудового Красного Знамени "за выдающиеся заслуги в развитии науки и техники и в связи с 250-летием Академии наук СССР".

1976, 1 апреля. Награжден дипломом имени летчика-космонавта Ю.А. Гагарина Федерации авиационного спорта СССР.

1976, 16 июля—10 августа. Переход ТАКР "Киев" из Черного моря на Северный флот с СВВП Як-38 и Як-38У на борту.

1976, 18 августа. Открытие бронзового бюста дважды Героя Социалистического Труда А.С. Яковлева в Москве на Ленинградском проспекте. Скульптор М.К. Аникушин, архитектор А.А. Заварзин.

1976, 20 октября. На Смоленском заводе выпущен первый серийный Як-42, первый полет — 27 октября.

1976, 13 декабря. Американский журнал "Авиэйшн Уик энд Спейс Текнолоджи" писал:

"Ниже перечислены люди, которые, по нашему мнению, внесли выдающийся вклад в мировую авиацию и космонавтику в 1976 г.: ...Александр Яковлев, руководитель советского конструкторского бюро, – разработка и успешные летные испытания Як-42, турбовентиляторного самолета местных линий на 120 пассажиров. Это первый русский самолет, спроектированный в соответствии с нормами летной годности Федерального авиационного управления США".

1976, 23 декабря. Избран действительным членом (академиком) Академии наук СССР по специальности "Механика" в Отделении механики и процессов управления.

1977, 15 января. Первое в мире автоматическое катапультирование с СВВП в аварийной ситуации. Летчик Н.Н. Новичков успешно катапультировался с Як-38.

1977, 3 ноября. Присуждена Государственная премия "за работу в области самолетостроения" (СВВП Як-38).

1979, 17 января. Мировой рекорд времени набора высоты – 3000 м за 4 мин 21,4 с для легких самолетов категории С-1-в, летчица С.Е. Савицкая на Як-50.

1979, 25 декабря. Начало разведывательных полетов группы Як-28Р в Афганистане, командир группы А.Н. Барсуков.

1980, 19 апреля–29 мая. Впервые в мире испытания СВВП в боевых условиях с применением оружия. Полеты четырех Як-38 в Афганистане. Командир группы В.В. Алферов, руководитель от ОКБ – В.В. Павлов.

1981, 28 мая. Первый полет Як-55 – спортивно-пилотажного самолета нового поколения, выпускавшегося большой серией. Летчик О.А. Булыгин.

1981, 23 июня. Награжден орденом Ленина "за успехи в создании, проведении испытаний и освоении серийного производства пассажирского самолета Як-42".

1981, 23 июня. ММЗ "Скорость" награжден орденом Октябрьской Революции "за заслуги в создании, производстве и эксплуатации новой авиационной техники".

1981, 14–15 декабря. Беспосадочный перелет Як-42 Москва–Хабаровск с установлением мирового рекорда дальности 6144,820 км для самолетов массой 45–55 т, экипаж: В.Г. Мухин, О.А. Булыгин, В.А. Худяков, Г.А. Браницкий.

1982, 30 ноября. Первый полет (свободное висение) модернизированного СВВП Як-38М. Летчик Ю.И. Митиков. Первый полет по полному профилю – 10 февраля 1983 г.

1983, 17 июня. Первый полет ДПЛА 60С ОКБ А.С. Яковлева – первого отечественного малоразмерного беспилотного летательного аппарата. Серийное производство – с 1987 г.

1983, 14 сентября. Впервые в СССР посадка военного самолета на гражданское судно, летчик Ю.Н. Козлов на СВВП Як-38, контейнеровоз "Агостино Нетто".

1984, 5 июля. Постановлением ЦК КПСС и СМ СССР А.С. Яковлев освобожден от должности генерального конструктора ММЗ "Скорость" в связи с состоянием здоровья по личной просьбе. По представлению А.С. Яковлева ответственным руководителем ММЗ "Скорость" назначен А.А. Левинских.

1984, 6 июля. В связи с уходом на пенсию А.С. Яковлев обратился к коллективу ОКБ с благодарностью за совместную многолетнюю успешную работу.

1984, 17 августа. Награжден десятым орденом Ленина "за большие заслуги в развитии советской авиации".

1984, 21 августа. Приказом министра авиационной промышленности И.С. Силаева А.С. Яковлев назначен освобожденным членом Научно-технического совета МАП. Объявлена благодарность за многолетнюю плодотворную работу в авиационной промышленности.

1986, 26 апреля. Первый полет БЛА 61 "Пчела" ОКБ А.С. Яковлева. Принятие на вооружение – 16 июня 1997 г. В 1998 г. за создание БЛА "Пчела" присуждена премия Правительства РФ (А.Н. Дондуков, Ю.И. Янкевич). Это единственный отечественный БЛА, применявшийся в боевых действиях (с апреля 1995 г.).

1987, 9 марта. Первый полет (по-самолетному) Як-141 – в то время единственного в мире сверхзвукового самолета вертикального и короткого взлета и посадки, опередившего Запад примерно на 15 лет. Летчик А.А. Синицын. Первое висение – 29 декабря 1989 г., первый полет по полному профилю – 13 июня 1990 г.

1987, 13 марта. Летчик Ю.И. Митиков на СВВП Як-38М выполнил посадку "задним ходом" на палубу тяжелого авианесущего крейсера.

1988, 8 августа. Ввод в эксплуатацию самолетов Як-42Д с увеличенной дальностью полета.

1989, 22 августа. Кончина А.С. Яковлева. Похоронен на Новодевичьем кладбище.

1990, 26 июня. Постановление СМ СССР "Об увековечении памяти академика А.С. Яковлева".

1990, 14 июля. Совет Министров РСФСР присвоил имя А.С. Яковлева ММЗ "Скорость" (Приказ МАП от 31 июля 1990 г.).

1992, 23 декабря. Решение о переименовании ММЗ "Скорость" имени А.С. Яковлева в ОКБ имени А.С. Яковлева.

Книги А.С. Яковлева

А.С. Яковлев – автор шести книг, изданных при его жизни на 34 языках в СССР и в 12 зарубежных странах (Болгария, Венгрия, ГДР, Израиль, Польша, Румыния, США, Уругвай, Чехословакия, Швеция, Югославия. Япония) общим тиражом более 3 миллионов экземпляров.

Издания на русском языке:

1. Рассказы из жизни. 1) Журнал "Пионер", 1943–1944 гг.
- 2) Детгиз, 1944, 1945 гг.
- 3) Ростиздат, 1946 г.
2. Рассказы конструктора. Воениздат, 1950 г.
3. Рассказы авиаконструктора. 1) Журнал "Юность", 1957 г.
- 2) Детгиз, 1958, 1959, 1961, 1964, 1967, 1974 гг.
4. Цель жизни. Политиздат, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1972, 1973, 1974, 1987 гг.

Посмертное издание: "Республика", 2000 г.

5. Советские самолеты. Наука, 1968 ("50 лет советского самолетостроения"), 1975, 1979, 1982 гг.

6. Записки конструктора. Политиздат, 1979 г.

Написанные живо и убедительно, книги А.С. Яковлева привели в авиацию многих молодых людей.