

## ОКБ А.С. Яковлева в Великой Отечественной войне

В 1939 г. правительством были приняты меры по скорейшему преодолению допущенного отставания отечественной авиации. Эти меры были направлены на создание новых самолётов и постройку новых авиазаводов. К разработке истребителей были подключены 12 конструкторских коллективов.

Успех ОКБ А.С. Яковлева в решении новой для коллектива проблемы – создании новейшего истребителя – объясняется тем, что к 1939 г. ОКБ накопило громадный опыт постройки лёгких высокоманёвренных самолётов и самого скоростного в стране самолёта Як-4 и имело в своём составе талантливых конструкторов, расчётчиков, высококлассных лётчиков и производственников. К 1939 году в ОКБ сложился дружный, сплочённый коллектив, в составе которого было 45 конструкторов и техников и 152 рабочих. Руководитель ОКБ А.С. Яковлев, его заместитель К.А. Вигант и ближайшие помощники главную задачу видели в тщательной проработке базовой конструкции истребителя. Это отвечало требованию массового производства в надвигающейся войне, в которой неизбежно потребуется мобильное проведение модификаций самолёта, обеспечение высокой эксплуатационной надёжности, простоты обслуживания и ремонта. Эту задачу коллектив решил успешно, и в короткие сроки был создан фронтальный истребитель И-26 – прототип всех последующих многочисленных истребителей Як. Успеху способствовало наличие в серии двигателя М-105, пушки ШВАК и пулемётов ШКАС и УБС. Важным преимуществом двигателя М-105П была возможность установки в развале цилиндров пушки и крепления её к картеру двигателя, что уменьшало влияние отдачи оружия на лёгкую конструкцию самолёта и обеспечивало лучшую точность прицеливания.

Первый полёт на опытном истребителе И-26 Ю.И. Пионтковский выполнил 13 января 1940 г. Испытания показали, что создан новый, лёгкий, конструктивно и технологически оригинальный истребитель с высокими лётно-техническими характеристиками. Сомнений в самолёте не было, и он в середине 1940 г. был запущен в серийное производство до завершения государственных испытаний, которые он успешно выдержал в ноябре 1940 г. В декабре самолёт получил обозначение Як-1. Имея скорость на 100 км/ч больше, чем И-16, он оказался значительно проще по технике пилотирования, что было настоящим открытием, обещавшим повышение безопасности и доступность для освоения лётным составом. Самолёт обладал высокими лётными и боевыми качествами, был прост в управлении и доступен лётчикам средней и даже ниже средней квалификации военного времени. Он прощал неопытным лётчикам грубые ошибки в технике пилотирования, легко выходил из штопора.

ОКБ, ЦАГИ и ЛИИ совместно с ВВС постоянно изучали опыт боевых действий на фронтах войны и принимали незамедлительные меры по повышению безопасности и надёжности самолётов Як.

С сентября 1940 г. по июль 1944 г. выпущен 8721 самолёт Як-1 всех модификаций, в том числе с 1941 г. – 8657.

На основе Як-1 были созданы:

**Як-7УТИ** – двухместный учебно-тренировочный истребитель. Сыграл важную роль в обучении лётчиков истребителей Яковлева, Лавочкина, Микояна. Использовался также как разведчик и корректировщик.

**Як-7** – модификация Як-7УТИ в одноместный боевой истребитель. Сохранена вторая кабина, которая могла быть использована для различных целей (переброска техсостава и лётчиков, размещение дополнительных бензобаков, бомб и т. д.). Один из его вариантов Як-7Б отмечался как лучший истребитель Красной Армии. Всего с марта 1941 г. по июль 1944 г. построено 6399 самолётов Як-7 всех модификаций.

**Як-9** – самый массовый советский истребитель в годы войны. С октября 1942 г. по декабрь 1948 г. построено 16769 самолётов, из них 14579 до конца 1945 г. Имел наибольшее количество серийных вариантов и модификаций, в числе которых: Як-9Д – истребитель сопровождения с большой дальностью; Як-9Б – истребитель-бомбардировщик с внутренней подвеской 400 кг бомб; Як-9Т – истребитель с пушкой 37 мм; Як-9ДД – истребитель с дальностью до 2285 км; Як-9М – истребитель с унифицированным фюзеляжем; Як-9У с ВК-107А – истребитель, отмеченный в акте по госиспытаниям как «лучший из известных отечественных и иностранных истребителей»; Як-9В – двухместный УТИ; Як-9К – истребитель с пушкой калибра 45 мм.

**Як-3** – лучший самолёт воздушного боя, самый лёгкий и манёвренный истребитель Второй мировой войны. В 1944-1946 гг. построено 4848 самолётов, в том числе до конца 1945 г. – 4560.

В период Великой Отечественной войны помимо истребителей Як в серийном производстве находились также:

– Учебно-тренировочные самолёты УТ-2, широко применявшиеся для подготовки боевых лётчиков. Потребность в них была очень большой, поэтому выпускались они на шести заводах.

– Легкомоторные самолёты Як-6 для связи между войсками и перевозки небольших грузов, для полётов к партизанам.

Кроме того, использовались и довоенные самолёты – тренировочные УТ-1, бомбардировщики Як-4, связные АИР-6. Самолёты УТ-1 и УТ-2 имели варианты с вооружением, которые применялись как лёгкие ночные бомбардировщики.

За 1941-1945 гг. было построено 35086 истребителей Як-1, Як-7, Як-9, Як-3 (за 1940-1948 гг. 36737), 381 самолёт Як-6 и 4955 учебно-тренировочных самолётов УТ-2. Всего 40422 самолёта (всех советских самолётов – 143013).

Суммарный суточный выпуск истребителей на всех заводах доходил до 38,3 самолёта, причём на заводе № 153 он достигал 18 самолётов.

Выпуск самолётов Як в 1941-1945 гг.			
Завод	Самолёт	Выпуск	Годы
№ 292, Саратов	Як-1	8534	1941-1944
	Як-3	3600	1944-1945
№ 153, Новосибирск	Як-7	4888	1941-1943
	Як-9	11237	1942-1945
№ 301, Химки	Як-1	121	1941
	Як-7	186	1941
№ 82, Москва	Як-7	1320	1942-1944
	Як-9	817	1944-1945
№ 166, Омск	Як-9	3416	1943-1945
№ 31, Тбилиси	Як-3	960	1944-1945
№ 21, Горький	Як-7	5	1942
№ 47, Ленинград (с осени 1941 г. – Чкалов)	Як-1	2	1942
	Як-6	249	1942-1943
	УТ-2	977	1941-1945
№ 464, Долгопрудная	Як-6	50	1942-1943
№ 471, Шумерля	Як-6	82	1942-1943
№ 23, Ленинград	УТ-2	5	1941
№ 116, Семёновка	УТ-2	2931	1941-1945
№ 168, Волжск	УТ-2	935	1942-1945
№ 447, Ереван	УТ-2	27	1945
№ 600, Урумчи	УТ-2	80	1942-1943
Всего		40422	1941-1945

(Всех советских самолётов – 143013)

Осенью 1941 г. ОКБ было эвакуировано в Новосибирск, на завод № 153.

Погрузка в эшелоны оборудования и людей началась в сентябре 1941 г. Знаменательно, что завод, производя погрузку, одновременно продолжал выпуск самолётов. Коллектив завода работал круглые сутки.

Переселение коллектива завода с семьями, в теплушках, было очень тяжёлым. Тем не менее эвакуация была проведена успешно. На заводе № 153 был создан филиал ОКБ.

Велик был героизм людей, измученных долгой дорогой, которые, приехав зимой в далёкую Сибирь, в течение самого короткого времени сумели возобновить выпуск самолётов и продолжить их совершенствование.

Много беспокойства возникло с размещением людей и оборудования, но сложнее всего оказалось организовать нормальную работу завода. И эта сложная задача была решена: уже 20 февраля 1942 г. выпуск истребителей Як-7 достиг трёх в сутки. Через 11 месяцев после прибытия эшелонов в Сибирь самолётов стало выходить в семь с половиной раз больше. Завод представлял собой уже чётко действующий производственный организм. И в этом большую роль сыграли А.С. Яковлев как уполномоченный Государственного комитета обороны и заместитель наркома авиационной промышленности и руководство завода – директор В.Н. Лисицын и главный инженер А.Н. Тер-Маркарян.

К осени 1944 г. ОКБ полностью вернулось в Москву.

Бригады конструкторов и производственников ОКБ в годы войны многократно выезжали на фронт для отработки и проверки своей авиационной техники в боевых условиях, помощи в освоении её эксплуатации и ремонте самолётов. В годы войны боевыми орденами были награждены работники ОКБ: А.С. Безбородов, Г.В. Седельников, К.В. Фролов, В.А. Стаурин, К.В. Синельщиков, Н.А. Козлов, Н.К. Скржинский, Г.К. Бобов, Б.В. Кильдишев, В.А. Шаврин, Н.Д. Савицкий, В.И. Емельянов, В.Б. Басов и др.

Истребители Як-1, Як-7, Як-9, Як-3 и их модификации, участвуя в жестоких схватках с самолётами гитлеровской Германии, вместе с истребителями Ла-5 и Ла-7 явились решающей силой в разгроме фашистской авиации.

К осени 1942 г. Як-1 стал самым распространённым советским истребителем.

Несколько примеров из боевой работы наших лётчиков. К.Н. Титенков в 1941 г. на Як-1 при отражении налётов на Москву уничтожил 6 вражеских самолётов и получил звание Героя Советского Союза.

Газета «Красная звезда» от 11 марта 1942 г. писала: «9 марта на Юго-Западном фронте 7 отважных лётчиков-истребителей под руководством командира эскадрильи капитана Ерёмина на Як-1 атаковали 25 фашистских самолётов: 7 бомбардировщиков Ju-88 и Ju-87 и 18 истребителей Мессершмитт-109. Они сбили 7 самолётов и вернулись на свой аэродром без потерь».

Многие части и соединения, вооружённые Як-1, в числе первых получили высокое звание гвардейских. Например, 200-я иад (командир – подполковник А.В. Утин), матчасть которой на 100% состояла из Як-1, 31 октября 1942 г., в самый разгар Сталинградской битвы, была преобразована в 1-ю гвардейскую иад.

Истребители Як-7 впервые появились на фронте в конце 1941 г. Як-7А прекрасно проявил себя в воздушных боях с истребителями Me-109 и FW-190. Прославленный

434-й иап (32-й гвардейский) Героя Советского Союза И.И. Клещёва сбил с июня по август 1942 г. 90, а всего за время пребывания на Сталинградском фронте 163 самолёта противника.

Летом 1942 г. майор Морозов писал А.С. Яковлеву: «Сходясь на равных, Як-7 за 1-2 виража заходит в хвост Ме-109. За 15 дней боевой работы мы в воздушных боях сбили 17 самолётов противника и подбили 8. Фашисты теперь узнали Як-7 и в открытый честный бой уже не вступают. Самолёт Вашей конструкции оказался грозой для фашистов, и они не стали теперь такими нахальными на этом участке фронта, какими они были до нашего прихода».

Одним из прославленных лётчиков-истребителей был гвардии майор П.А. Покрышев. К осени 1943 г. на его счету значилось 30 сбитых самолётов. Он воевал на Яках и говорил о них с увлечением. Когда он появлялся в воздухе, радио противника предупреждало своих пилотов: «Внимание, внимание, в воздухе Покрышев!».

К лету 1943 г. на фронте появился Як-9Т с 37-мм пушкой. Одно попадание 37-мм снаряда приводило к разрушению любого фашистского самолёта. Появление Як-9Т произвело большое моральное воздействие на противника. До этого самолёты FW-190, имея мощное вооружение, охотно шли в атаку на встречных курсах в боях с Як-1. После появления Як-9Т они стали избегать лобовых атак самолётов Як.

В июне-августе 1944 г. в 91-м иап проходили войсковые испытания Як-3. Преимущества Як-3 в скорости, скороподъёмности и манёвренности позволяли советским лётчикам диктовать врагу условия боя, занимать наивыгоднейшие позиции для решающей атаки.

Як-3 повсеместно получал самую высокую оценку, даже со стороны наших врагов. Любопытно, например, донесение одной из немецких истребительных групп с Восточного фронта, датированное 14 июля 1944 г., в котором сообщалось о воздушном бое тридцати её истребителей с восемнадцатью Як-3. «В результате боя, – говорилось в донесении, – 15 наших истребителей было сбито. Русские потеряли один Як-3».

Генерал-лейтенант Вальтер Швабедиссен в своей книге «Русские ВВС глазами командования «Люфтваффе» писал, что с Як-3 самолёты Ме-109G-6 и FW-190A-4 сравниться не могли. Этот самолёт имел бóльшую скорость, манёвренность и лучшие характеристики скороподъёмности. С появлением на фронте Як-3 советская истребительная авиация достигла фатального для немецкой авиации превосходства.

В честь истребителей Як периода Великой Отечественной войны сооружены памятные монументы в Подмосковье, Крыму, Волгограде, Саратове, Новосибирске и Омске, на Курской дуге.

Трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин свою первую «Золотую Звезду» получил, когда летал на Як-1. Он вспоминал (стенограмма его беседы, архив Института истории АН СССР, 1944 г.): «Як превосходил Ме. Я, когда полетал на том и другом, сказал,

что Як очень хорошая машина, и я очень жалею, что к нам не попали Яки (полк переходил на Эрковру)».

На истребителях Як-1 и Як-9 всю войну сражался знаменитый женский 586-й иап под командованием майора Т.А. Казариновой. За годы войны лётчицы совершили 4419 боевых вылетов, в 125 воздушных боях уничтожили 38 самолётов врага.

Лётчик-истребитель Л.В. Литвяк, служившая наравне с мужчинами в 73-м гвардейском иап, на Як-1 сбила 12 самолётов противника.

Из 25 лётчиков-истребителей дважды Героев Советского Союза большинство всю войну или часть её сражались на Яках. Сотни лётчиков, летая на истребителях Як, стали Героями Советского Союза.

В годы войны ОКБ постоянно работало над улучшением боевых качеств и технологичности своих самолётов, создав многочисленные модификации, как правило, без увеличения веса и снижения темпа выпуска самолётов.

Самолёты Як были приспособлены для производства в специфических, тяжелейших условиях первого периода войны – периода эвакуации, острого дефицита алюминия, двигателей, оборудования.

Опыт использования дерева и стали в качестве конструкционных материалов, накопленный ОКБ в предвоенные годы, оказался бесценным для нашего самолётостроения в годы Великой Отечественной войны. Благодаря простоте конструкции самолётов Як и доступности материалов, ОКБ совместно с серийными заводами сумело обеспечить массовый выпуск самолётов, производство которых легко осваивалось малоквалифицированными рабочими.

На истребителях Як были достигнуты скорости, близкие к предельным для поршневых самолётов: 720 км/ч на Як-3 с ВК-107А в 1943 г. и 745 км/ч с ВК-108 в 1944 г.

Наши героини-лётчицы, летая на истребителях конструкции ОКБ А.С. Яковлева и С.А. Лавочкина, нанесли крупнейшее поражение немецкой авиации, в том числе разгромив последние модификации Me-109G-6, Me-109G-10, FW-190A-8, FW-190D-9, которые представляли собой грозное оружие и относились к числу наиболее совершенных истребителей Второй мировой войны. Гитлеровская авиация потеряла на советско-германском фронте две трети своих самолётов.

На истребителях Як успешно сражались также французские, польские и болгарские лётчицы.

Французский полк «Нормандия-Неман» проходил подготовку на УТ-2 и Як-7В, сражался на Як-1, Як-9Т, Як-9Д, Як-3, использовал связной самолёт Як-6. В августе 1944 г. полк получил на вооружение Як-3. Французские лётчицы говорили: «На Як-3 вдвоём можно драться против четверых, а вчетвером против шестнадцати. Летая на таких машинах, чувствуешь себя в воздухе полным хозяином». Яркой иллюстрацией к этим словам был

воздушный бой 16 октября 1944 г. Французы на Як-3 сбили 29 немецких самолётов без единой потери со своей стороны.

Самоотверженная работа коллектива конструкторов и производственников ОКБ в годы Великой Отечественной войны высоко оценена правительством:

– истребители Як отмечены четырьмя Государственными премиями в 1941, 1942, 1943 и 1946 гг.;

– многие создатели истребителей Як награждены орденами и медалями.

– ОКБ было награждено в годы войны двумя орденами:

18 сентября 1942 г. – орденом Ленина;

12 ноября 1944 г. – орденом Красного Знамени.

ОКБ А.С. Яковлева добилось наибольших успехов именно тогда, когда это больше всего требовалось Родине.