

Летчики, испытывавшие первые самолеты конструкции А. С. Яковлева

Статья посвящается 90 летию ОКБ.

Пожалуй, нет среди авиаторов более благородной, возвышенной и героической профессии, чем профессия лётчика-испытателя.

Несмотря на то, что современная авиационная наука является сильным оружием в руках конструктора, всё же первые полёты и испытания новой машины таят в себе много неожиданного. И в задачу лётчика-испытателя входит выявление всего того, что не поддаётся расчётам конструктора и научным экспериментам при проектировании.

Поэтому лётчик-испытатель в полете очень внимательно прислушивается к поведению машины, ни на минуту не ослабляет бдительности, пока машина детально не изучена и доведена. Недаром лётчики-испытатели говорят, что с новым самолётом нельзя переходить на «ты» раньше времени. Лётчики-испытатели это скромные герои, прокладывающие путь новой авиационной технике.

В период от начала полетов первого самолета АИР-1 и по день окончания Отечественной войны в конструкторском бюро Генерального конструктора Александра Сергеевича Яковлева работало четыре летчика-испытателя. А. С. Яковлев очень ценил их работу и внимательно наблюдал за проводимыми испытаниями. От результатов их работы зависела судьба его самолета.

Обычно на заводах и фирмах построивших новый самолет очень серьезно готовятся к первому вылету этого аппарата. Тщательной подготовки первого вылета требуют и различные регламентирующие документы.

Александр Сергеевич понимал, что опасен не столько первый вылет самолета, сколько последующие испытания: такие, как проверка максимальной скорости и высоты полета, проверка машины на прочность, вибрацию, штопор и другие. Поэтому он на первые вылеты своих самолетов приезжал не всегда, а ходом испытаний всегда очень интересовался.

После успешных полетов построенных планеров А. С. Яковлев, работая простым помощником моториста в академии имени Жуковского, в 1925 году начинает строительство самолета. В строительстве первого самолета

ему помогают рабочие центрального аэродрома. На его строительство ушло 7 месяцев. Это был цельнодеревянный двухместный биплан с мотором мощностью всего 60 л. с.

Первый полет на самолете АИР-1 выполнил летчик

Ю. И. Пионтковский 12 мая 1927 года. Этот день считается днем рождения конструкторского бюро Генерального конструктора А. С. Яковлева.

Дальнейшие испытания показали, что самолёт обладает хорошими техническими и эксплуатационными качествами. Выводы лётчика-испытателя Ю. Пионтковского были подтверждены осенью того же года. Во время маневров в Одесском военном округе АИР-1 успешно использовался для связи штаба с воинскими частями.

После первых полетов самолёта А. С. Яковлева зачисляются слушателями Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского.

Юлиан Иванович Пионтковский.



Родился 25 февраля 1896 года в Киеве. В 1916 году окончил школу авиамотористов, в [1919 году](#) Московскую авиационную школу. Участник [рвой мировой войны](#). После Гражданской войны продолжал службу в строевых частях ВВС. Испытывал опытные самолеты [ТШ-1](#), ТШ-2, ДИ-4, ЛР, Сталь-МАИ, БИЧ-7, БИЧ-14, ОКО-1 и серийные [И15](#), [И16](#). Прославился как выдающийся летчик-испытатель большинства опытных самолетов ОКБ А. С. Яковлева, от АИР-1 (в 1927 году) до И-26 (в 1940 году). Установил три мировых рекорда, в том числе первый советский мировой рекорд дальности и продолжительности полета на самолете [АИР-1 \(перелёт Севастополь — Москва 1420 км за 15 часов 30 минут\)](#). Погиб [27 апреля 1940 года](#) при летных испытаниях истребителя [И -26](#) (прототипа будущего [Як-1](#)).

Проработав всю войну на заводе А. С. Яковлева электриком в сборочном цехе, мне очень хотелось самому выпускать самолеты в полет, то есть стать механиком самолета. Бывая на летной станции завода я познакомился с яковлевским ветераном механиком А. А. Демешкевичем. Это был квалифицированный специалист, которому пришлось работать практически на всех самолетах Яковлева того времени. Я буквально ходил за ним, наблюдая за его работой. А он в обед много рассказывал про Яковлева и про Пионтковского, с которыми уже давно работал.

И как рассказывал мне Демешкевич, Пионтковский в противоположность весельчаку и балагуру, живому и быстрому Чкалову (А он с ним тоже работал) был немногословным и медлительным. К каждому полету он очень тщательно и внимательно готовился.

В 1928 году А. С. Яковлев построил самолет АИР-2. По конструкции это был АИР-1, с измененной формой капота двигателя и отсутствием расчалок между парами передних и задних стоек, соединявших верхнее крыло с фюзеляжем. Расчалки затрудняли доступ в переднюю кабину. Первый полет на нем выполнил так же Пионтковский, который даже летал с самим конструктором А. С. Яковлевым.

В скором времени Яковлев строит самолет АИР-3. Это был уже моноплан. Испытывал его то же Юлиан Иванович. А слушатели академии А. Филин и А. Ковальков на нем совершили [беспосадочный перелёт Минеральные Воды — Москва](#), установив сразу два мировых [рекорда](#): дальности (1750 км) и скорости (170 км/ч).

Следующим яковлевским самолетом, испытания которого провел Пионтковский был АИР-4. Это был монопланом с крылом, поднятым на стойках над фюзеляжем. Моноплан с таким крылом обладает более низким, чем биплан, лобовым сопротивлением, а значит и более высокой скоростью полета. Пионтковский писал, что АИР-4 по своим летным характеристикам и в отношении технического обслуживания сделан образцово.

Самолет АИР-5, который Яковлев построил в 1931 году представлял собой подкосный высокоплан, построенный из отечественных материалов. Он отличался простотой конструкции и производства, дешевизной постройки. Самолет был прост в пилотировании, обслуживании и эксплуатации. Однако был построен только в одном экземпляре.

Следует отметить, что денег на постройку самолетов у Яковлева не хватало и он несколько раз обращался в правительство, в том числе к председателю Центральной контрольной комиссии ВКП(б) Я. Э. Рудзутак. В один из приездов Я. Э. Рудзутак предложил Яковлеву показать свой самолет АИР-5, прилетев к нему на дачу. Яковлев поручил выполнить полет Пионтковскому и он взлетев с Центрального аэродрома сел на лужайку в Горках у Москва реки под Москвой. Расхвалив самолет, Я. Э. Рудзутак захотел полетать на нем и Пионтковский просьбу выполнил. С большим риском он посадил высокопоставленного партийца и А. С. Яковлева в самолет, взлетел и сделал несколько кругов над дачей. Об этом мне рассказал А. А. Демешкевич, участник подготовки и проведения этих полетов.

Яковлевские самолеты АИР-6 и АИР-7 тоже испытывал Пионтковский.

В те времена Пионтковский, проводя испытания, много летал, как на самолетах конструкции Яковлева, так и на самолетах других конструкторов. Однако не все его полеты кончались удачно.

В одном из полётов при испытаниях самолёта АИР-7 от крыла оторвался элерон. Пионтковский посадил самолет с большим трудом на неподготовленную площадку. Машина была спасена.

Причина потери элерона была определена. Это был флаттер, самопроизвольные колебания крыла при достижении определенной критической скорости. Но в 1932 году о флаттере ещё не знали и Пионтковского и АИР-7 можно назвать первооткрывателями этого явления.

Испытания, построенных А. С. Яковлевым в 1933-1935 годы самолетов АИР-8, АИР-9 и АИР-10 так же проводил Ю. И. Пионтковский.

В те времена Александр Сергеевич понимал, что самолет первоначального обучения По-2 безнадежно устарел и конструкторское бюро начинает разработку сразу двух учебных самолетов двухместного УТ-2 и одноместного УТ-1. Оба самолета испытывал все тот же летчик-испытатель Ю. И. Пионтковский. Заводские и государственные испытания прошли очень гладко и самолеты были рекомендованы в серию. Необходимо отметить интересные цифры. В те тяжелые для промышленности времена было построено 7243 самолетов УТ-2 и 1241 самолет УТ-1.

В 1940 году на Центральный аэродром Москвы был перевезен совершенно новый военный самолет ОКБ истребитель И-26-1. (прототип самолета Як-1). Испытания его были поручены Ю.И.Пионтковскому. Первый вылет на нем он выполнил 13 января 1940 г.

Надвигалась война и партийное руководство страны требовало от авиационных конструкторов скорейшего выпуска новых самолетов. Выпуск новых истребителей был поручен трем конструкторским коллективам Лавочкина, Микояна и Яковлева. Проектирование проходило в очень срочном порядке. В Германии новый истребитель Me-109 уже летал.

С первых полетов Пионтковский определяет, что И-26-1 хорошо управляем, устойчив, но его маслосистема требует серьезных доработок.

Для ускорения работ Яковлев строит второй самолет И-26-2. Для его испытаний в ОКБ принимается еще один летчик-испытатель С. А. Корзинщиков, который тут же начинает летать на этом самолете.

Сергей Александрович Корзинщиков.

Родился 4 февраля 1904 года. В 1923 году окончил теоретическую школу авиации в г.Егорьевске. В 1924 году окончил 1-ю военную школу летчиков



Служил летчиком-истребителем в ВВС, а затем летчиком-испытателем в [НИИ ВВС](#). С 1930 на летно-испытательной работе в ЦАГИ, где проводит летные испытания многих экспериментальных автожиров и опытных самолетов ряда ОКБ АНТ-29, СБ, И-220, И-26. Погиб в Великую Отечественную войну в 1943 году.

До прихода к Яковлеву С. А. Корзинщиков первым поднял в воздух самолет Туполева АНТ-29. Судьба самолета оказалась не успешной. После долгих испытаний, работы по самолету были прекращены.

Испытания машин шли напряженно. Уже к концу января на И-26-1 было выполнено десять полетов. Однако дефекты в маслосистеме не позволяли достичь расчетных данных. За время испытаний Ю.И.Пионтковскому пришлось пятнадцать раз совершать вынужденные посадки, спасая опытный самолет. Окончательно довести И-26-1 не удалось. На 43 полете 27 апреля 1940 г. самолет терпит катастрофу, в которой Ю.И.Пионтковский погибает.

Истинной причины катастрофы установить так и не удалось.

В связи с важностью работ летчикам приходилось летать очень много и Яковлев приглашает для полетов третьего летчика-испытателя П.Я.Федрови.

Павел Яковлевич Федрови.

Родился 17 марта 1902 года.

Участник Гражданской, Советско-финляндской и Великой Отечественной войн. В 1923—1925 годах последовательно окончил Егорьевскую военно-теоретическую школу, Борисоглебскую военную авиационную школу и Серпуховскую высшую школу воздушного боя. В 1934 году окончил Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского.



В 1925 в Коктебеле познакомился с А.С.Яковлевым, разбив на старте его планер. С 1934 инженер-лётчик-испытатель НИИ ВВС. Провел испытания многих самолётов, среди которых [УТИ-26](#), [И-28](#), [Як-5](#), [И-30 \(Як-3\)](#), [Як-7](#), [Як-9](#), [И-185](#). 18 ноября 1943 года установил рекорд скорости на самолете Як-3 с двигателем ВК-107А – 717 км/час. Участвовал в испытаниях истребителей ДИ-6, ИП-1, И-16, М-25А, БОК-5, И-15, М-25В, И-153, М-25В. Летал на самолетах свыше 300 типов. Умер в 1984 году.

После гибели [Ю.И.Пионтковского](#) П. Я. Федрови продолжил испытания истребителя И-26.

Успешно закончив заводские и государственные испытания, самолет уже под маркой Як-1 перед самой войной запускается в серию.

Как у меня написано пришел я на завод в 1942 году учеником электрика и вырос до электрика 6 разряда.

Первое знакомство с Федрови у меня произошло в 1943 году. В сборочном цехе тогда собирался самолет Як-3 и Яковлев часто приходил на сборку и лично все контролировал. Чтобы не мешать работе, он старался наведываться в «сборочный» преимущественно во время обеда или вечером. Однажды в вечернюю смену неожиданно рабочих стали прогонять с самолета. Через некоторое время в цех вошли сразу два

генерала: Яковлев и Федрови, а за ними - ведущий инженер по самолету К.В. Синельщикова. Федрови сел в кабину, Яковлев остался внизу. В это время Синельщикова позвали к телефону и Яковлев обратился к рабочим, столпившимся у верстаков: «Среди вас есть электрик?» Пока все думали, я вышел вперед. Александр Сергеевич поздоровался и попросил подняться к Федрови по стремянке. Федрови интересовало расположение приборов и выключателей на приборной панели. Дело в том, что кабина тогда была еще не закончена и надписи на выключатели и кнопки еще не были нанесены. Я все объяснил. Федрови и Яковлев поблагодарили, попрощались, и я отошел. Неожиданно для меня минутная беседа с Федрови очень расстроила Синельщикова. Он не переставал вспоминать этот случай и при каждой встрече повторял: «Парень, куда ты лезешь, я и сам мог бы все показать». Не знаю, сыграл ли этот случай какую-нибудь роль или нет, но уже через два дня мне повысили разряд и стали посылать на лётно-испытательную станцию (ЛИС).

На Центральном аэродроме, Ходынском поле наша ЛИС располагалась в двух землянках. В одной начальство, в другой рабочие. В плохую погоду рабочие собирались в своей землянке и вели разные разговоры.

Вот тут я и услышал от них рассказ о случае, который произошел с Федрови в 1942 году.

В то время Сталин очень хорошо относился к Яковлеву и доверял ему решение большинства вопросов, связанных с авиацией. Яковлев занимал должность Заместителя наркома авиационной промышленности, работал день и ночь, и результатом было то, что эвакуированные в Сибирь заводы начали поставлять самолеты фронту в кратчайшие сроки.

Тогда-то в сборочный цех завода и привезли новенький Як, несколько переоборудовали, облегчили до предела и готовились передать сыну Сталина, полковнику, летчику В. И. Сталину. Как и многие другие дети советской верхушки, сын Сталина стал военным лётчиком. Уже в двадцать лет он ушёл на фронт, за время войны совершил 26 боевых вылетов, сбил 5 фашистских самолётов, был награждён несколькими орденами.

Облетывать самолет Яковлев поручил Федрови. В первом же полете на взлете он рано убрал шасси, самолет просел и чиркнул радиатором о бетон. Федрови успел быстро сесть. Яковлев этим случаем был очень расстроен, но оргвыводов не сделал, это же был Федрови. И что интересно. Генеральный конструктор был очень строг и крут с подчиненными, начиная с рядовых инженеров и кончая своими заместителями, но к летчикам-испытателям был очень снисходителен и лоялен.

В 1943- году мне пришлось присутствовать при первом вылете нового самолета Як-3. В этот день меня послали на аэродром для устранения дефекта на Як-9. Приехав на аэродром я встретил очень много людей из конструкторского отдела. Утром погода была плохая, и все думали, что полет сорвется, но к обеду разгулялась. На своем автомобиле приехал

Павел Яковлевич, подошел к нам, мы стояли несколько в стороне, поздоровался. Мне даже подал руку, как старому знакомому. Потом пошел к самолету, где возились механик самолета, моторист и ведущий инженер. Получив от них доклад о готовности, пошел в землянку, для ознакомления с полетным листом, заданием на полет. Конечно все присутствовавшие достаточно волновались. А Павел Яковлевич спокойно вышел из землянки, положил в карман комбинезона полетный лист, обошел вокруг самолета и, похлопав его по крылу, сел в кабину.

Оказалось, что Федрови уже знаком с самолетом, накануне он выполнил пробежки по полосе и подлет. Через несколько минут самолет уже выруливал на исполнительный старт. Постояв немного, Як-3 начал разбег. Вот тут наше напряжение достигло предела. Федрови набрал высоту 500 м., сделал несколько кругов над аэродромом, покачал нам крыльями и стал заходить на посадку. Посадка прошла нормально, и самолет подрулил прямо к толпе встречающих. Павла Яковлевича буквально вынесли из кабины и начали качать. Единственное, что успел сказать Федрови: «Самолет отличный». Пока в одной из землянок шел разбор полета, в другой уже накрывался стол. Неизвестно откуда появились кильки, кабачковая икра и даже свиная тушенка в банках. Народу собралось много, бутылок с разведенным спиртом было тоже не мало. Пили много и за все. За победу, за Федрови и Яковлева, за самолет Як-3 и удачно выполненный полет. До дома, который находился у Сокола, я добрался с большим трудом. Это была моя вторая встреча с летчиком-испытателем П. Я. Федрови.

В то время истребители Як-7 и Як-9 строились на нескольких Сибирских заводах. Из Новосибирска самолеты фронту поставлялись двумя путями, Часть перелетала прямо на фронт, а часть в разобранном виде перевозилась железнодорожным транспортом на завод №301, который располагался в г. Химки Московской области и имел небольшой аэродром. На заводе была организована их сборка, облет и сдача военным.

Меня и механика Ф. З. Сбитнева послали на аэродром этого завода для подготовки самолетов к облету. Это было лето и за 2 месяца мы подготовили 31 самолет. Для облета к нам приезжали наш заводской летчик-испытатель П. Я. Федрови и летчик-испытатель ЛИИ В. Л. Расторгуев. В мае 1945 года он перешел из ЛИИ в наше ОКБ.

Виктор Леонидович Расторгуев.



Летчик- испытатель 2-го класса. Окончил в 1931 году Высшую летно-планерную школу в Коктебеле, где работал летчиком-инструктором. С 1939 по 1941год летчик-испытатель ЦАГИ. Участник обороны Москвы. Очень много летал по отработке методики вывода самолетов – истребителей из простого и плоского штопора. В ОКБ Яковлева работал всего лишь с мая по август 1945 года. Принимал участие в испытаниях самолетов Як-9, Як-3 и Як-3 с жидкостным реактивным двигателем. Погиб 16 августа 1945 года..

Аэродром 301 завода представлял собой большое поле перед заводоуправлением. Никаких строений на аэродроме не было. От дождя мы прятались под крыло самолета или в машины летчиков, когда они приезжали. Из бесед с Павлом Яковлевичем и Виктором Леонидовичем в ожидании погоды я узнал очень много об авиации. Для меня летчик-испытатель это был «бог», а оказывается все они нормальные люди, каждый со своими особенностями. Летчиком-испытателем могут стать только люди имеющие исключительное желание овладеть этим ответственным и очень рискованным делом.

И тут я вспомнил рассказ Демешкевича о Чкалове и Пионтковском. Такими же разными людьми были Федрови и Расторгуев. Федрови на земле спокойный, размеренный генерал, а в воздухе позволял себе вытворять всякое. Обычно он приезжал спрашивал о готовности машины, садился и летел. Если есть дефекты, садился. Если дефектов нет, обязательно над нами делал несколько фигур. Расторгуев приезжал, расспрашивал нас о самолете, осматривал его, осматривал кабину, делал полную гонку двигателей и только после этого взлетал.

В декабре 1944 года мне было поручено установить приборы для фиксации скорости специально подготовленного самолета Як-3, на который установили новый двигатель ВК-108, последнюю разработку

конструктора В. Я. Климова. Двигатель ВК-108 был больше по мощности всех предыдущих на 200 л. с.

В приборной лаборатории завода были подготовлены приборы - самописцы скорости и высоты, а мне было поручено отвезти их на ЛИС, установить на этот самолет и подсоединить. Интересно то, что ехал я на аэродром на трамвае, а приборы вез в сетке - авоське.

В те времена самописец состоял из вращающегося закопченного барабана, по которому царапала стрелка. К прибору обязательно прикладывалась тарировочная кривая.

Во второй половине дня приехал Расторгуев, посмотрел, как установлены самописцы, как они включаются. А включались они очень просто. Уже после запуска двигателя я должен был подойти к люку, где они были установлены, и завести на них пружину, как у часов. Полного завода хватало на один час полета.

До чего был прост этот знаменитый летчик, он встретил меня, как старого знакомого. К большому сожалению это была последняя встреча с замечательным летчиком и человеком.

Виктор Леонидович рассказал нам, что сейчас он должен будет выполнить полет на определение максимальной скорости горизонтального полета самолета.

Полет прошел отлично. Летал он всего 35 минут. На разборе доложил, что на высоте 6300 м. была достигнута скорость 750 км/час. У меня по тарировке получилась 745 км/час. О достигнутой скорости 745 км/час он тут же доложил по телефону Яковлеву. Это был в то время непревзойденный результат для самолетов с поршневыми двигателями.

16 августа 1945 года я спокойно работал в цехе. Из разговоров я знал, что на ЛИСе идут интенсивные полеты по подготовке к параду в Тушино 18 августа. Неожиданно ко мне подбежал мой приятель электрик и сказал, что разбился мой знакомый летчик. Я подумал, что разбился Федрови, а оказалось погиб Виктор Леонидович Расторгуев.

О подробностях катастрофы мне рассказал начальник бригады электро-радио оборудования Борис Львович Кербер. Впоследствии, он стал зам главного конструктора по оборудованию.

Оказывается, пока я был в командировке на заводе №301, в КБ Яковлева был построен новый самолет. Это был серийный Як-3, в хвосте которого был установлен жидкостный реактивный двигатель РД-1 конструкции В. П. Глушко. Работал он на керосине и азотной кислоте.

В начале августа 1945 г. поступил приказ подготовить самолет к воздушному параду в честь Дня авиации. Турбореактивных истребителей

у СССР тогда еще не было, и решили показать правительству этот самолет. Пилотировать самолет было поручено летчику-испытателю Расторгуеву.

Як-ЗРД должен был подойти к Тушино на малой высоте, включить ЖРД и перейти в набор высоты крутой «свечой». Однако в тренировочном полете 15 августа на самолете лопнула трубка, подводящая керосин к манометру системы подачи горючего. Все пространство в кабине мгновенно заволжлось туманом, эмульсия попала Расторгуеву в глаза и легкие, но все-таки он с большим трудом смог посадить машину на Центральном аэродроме. Самый тщательный осмотр не выявил других неисправностей, а трубку заменили.

16 августа во втором тренировочном полете Расторгуев пролетел над нашим ЛИСом и пошел в сторону Тушино. Через несколько секунд самолет врезался в землю у поселка Сокол (сейчас станция метро Сокол). Через некоторое время я с другими рабочими, на двух грузовиках уже ехали к месту падения самолета. Откопали машину с трудом, уж больно глубоко она ушла в землю от удара. Тут же начала работу аварийная комиссия.

Похоронили Виктора Леонидовича на Ваганьковском кладбище. Было много сослуживцев и много известных гражданских и военных летчиков.

Значительно позже, когда я уже получил доступ к акту аварийной комиссии по самолету Як-ЗРД, мне захотелось узнать подробности гибели этого человека. В акте комиссии было написано, что причину катастрофы установить не удалось. По предположению причиной катастрофы могла быть потеря летчиком способности управлять самолетом.

В заключение хочется отметить, что Александр Сергеевич всегда к подбору своих испытателей относился очень внимательно и серьезно. Поэтому на испытаниях его самолетов работали одни из лучших летчиков-испытателей Советского Союза.

Ветеран ОКБ А. С. Яковлева.

Заслуженный машиностроитель России

Я. М. Галинский.