



ОКБ А.С. Яковлева в Великой Отечественной войне

Прославленное конструкторское бюро добилось наибольших успехов именно тогда, когда это больше всего требовалось Родине



Мировую славу конструкторский коллектив, возглавляемый Александром Сергеевичем Яковлевым, завоевал в годы Великой Отечественной войны. «Яки» стали самыми массовыми истребителями ВВС Красной армии в 1941-1945 годах. Лётно-технические характеристики истребителей Яковлева в наибольшей степени соответствовали специфике боевых действий на советско-германском фронте. Постоянное совершенствование конструкции самолётов позволило им до конца войны оставаться на высоте. Заложенные в период Великой Отечественной войны традиции и сегодня лежат в основе успешной деятельности «ОКБ им. А.С.Яковлева» и Инженерного центра им. А.С.Яковлева в составе корпорации «Иркут».

В 1939 г. правительством были приняты меры по скорейшему преодолению отставания отечественной авиации. 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. конструкторское бюро накопило громадный опыт постройки лёгких высокоманёвренных самолётов и самого скоростного в стране самолёта Як-4 и имело в своём составе талантливых специалистов.

К 1939 году на заводе №115 (так тогда называлось конструкторское бюро) сложился дружный, сплочённый коллектив, в составе которого было 45 конструкторов и техников и 152 рабочих.

Руководитель конструкторского бюро Александр Яковлев, его заместитель Кирилл Вигант и ближайшие помощники главную задачу видели в тщательной проработке базовой конструкции истребителя. Это отвечало требованию массового производства в надвигающейся войне, в которой неизбежно потребуются 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».

От И-26 до Як-3

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.



Опытный самолет И-26.

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.

С сентября 1940 г. по июль 1944 г. выпущен 8721 самолёт Як-1 всех модификаций, в том числе с 1941 г. – 8657. К осени 1942 г. Як-1 стал самым распространённым советским истребителем. Многие части и соединения, вооружённые Як-1, в числе первых получили высокое звание гвардейских.

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

Конструкторское бюро, 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».

В годы войны КБ постоянно работало над улучшением боевых качеств и технологичности своих самолётов. В результате было создано семейство истребителей Як-1, Як-7, Як-9, Як-3 и их многочисленные модификации.

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.



Истребитель Як-3. Управляет самолетом летчик-испытатель Виктор Расторгуев.

В период Великой Отечественной войны помимо истребителей в серийном производстве находились также учебно-тренировочные самолёты УТ-2, широко применявшиеся для подготовки боевых лётчиков и легкомоторные самолёты Як-6 для связи между войсками и перевозки небольших грузов, для полётов к партизанам.

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.



Будущий Герой Советского Союза, летчик 32-го истребительного авиационного полка (256-я истребительная авиационная дивизия, 5-й истребительный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) лейтенант Петр Грищенко в кабине истребителя Як-7. К этому моменту летчик сбил 8 самолетов противника.

Петр Лукьянович Грищенко — участник Великой Отечественной войны с 1943 года. Принимал участие в Курской битве, освобождении Украины, Польши, Чехословакии, Берлинской операции. За годы войны командир эскадрильи капитан П.Л. Грищенко совершил 380 боевых вылетов, провел 78 воздушных боёв, лично сбил 27 самолетов противника и аэростат.

Як-7УТИ – двухместный учебно-тренировочный истребитель. 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. Преимущества Як-3 в скорости, скороподъёмности и манёвренности позволяли советским лётчикам диктовать врагу условия боя, занимать наивыгоднейшие позиции для решающей атаки.



Авиаконструктор Александр Сергеевич Яковлев с лётчиком-испытателем Павлом Яковлевичем Фёдоровым и своим заместителем Олегом Константиновичем Антоновым у истребителя Як-3. Фотография сделана на Центральном аэродроме в Москве. Истребитель Як-3 прошел серию испытаний и готов к серийному производству.

Эвакуация

Осенью 1941 г. конструкторское бюро было эвакуировано в Новосибирск, на завод № 153. Погрузка в эшелоны оборудования и людей началась в сентябре 1941 г. 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.

Самые массовые истребители

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. Всего в период Великой Отечественной войны в СССР было построено 143013 самолёта.

Суммарный суточный выпуск истребителей «Як» на всех заводах (см. таблицу) доходил до 38,3 самолёта, причём на заводе № 153 он достигал 18 самолётов.

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.

Наши герои-лётчики нанесли крупнейшее поражение немецкой авиации. Гитлеровская авиация потеряла на советско-германском фронте две трети своих самолётов.

На истребителях «Як» успешно сражались также французские, польские и болгарские лётчики. 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.

Самоотверженная работа коллектива конструкторов и производственников КБ в годы Великой Отечественной войны высоко оценена правительством. Труд создателей истребителей «Як» отмечены четырьмя Государственными премиями в 1941, 1942, 1943 и 1946 гг. КБ было награждено в годы войны орденом Ленина (18 сентября 1942 г.) и орденом Красного Знамени (12 ноября 1944 г.).



Заправка топливом истребителя Як-9 из 14-го гвардейского истребительного авиаполка. Рядом с самолетом аэродромный заправщик БЗ-335 на базе автомобиля ЗиС-6.

Таблица. Выпуск самолётов «Як» в 1941-1945 гг.

Завод	Самолёт	Выпуск	Годы
№ 292, Саратов	Як-1 Як-3	8534 3600	1941-1944 1944-1945
№ 153, Новосибирск	Як-7 Як-9	4888 11237	1941-1943 1942-1945
№ 301, Химки	Як-1 Як-7	121 186	1941 1941
№ 82, Москва	Як-7 Як-9	1320 817	1942-1944 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 Як-6 УТ-2	2 249 977	1942 1942-1943 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