



ВИКТОР РАССОХИН
СЕРГЕЙ РАССОХИН¹

2021 год – год 115-летия со Дня рождения дважды Героя СоцТруда, генерал-полковника-инженера, лауреата Ленинской, Государственной, шести Сталинских премий, легендарного авиастроителя ВВС и ГВФ СССР, депутата Верховного Совета Александра Сергеевича Яковлева

Присягнувший небу

(Окончание. Начало в № 6 (111) 2021 г.)

Главнейшая Цель Жизни Александра Сергеевича Яковлева и его славного ОКБ была достигнута – воздушное пространство Родины, Европы, Азии, ценой многомиллионных людских потерь и триллионных ресурсов стало свободным от крылатых завоевателей триумвирата «Берлин-Рим-Токио».

Великая Отечественная и крупносерийное производство самолётов в её суровые годы оставили в памяти конструктора и единомышленников неизгладимые «шрамы и рубцы», ведь кроме истребителей, под её всёпожирающий огонь попала 1000 двухмоторных «транспортников» Як-6 (машина имела вариант ночного ближнего бомбера). Первопроходец часто вспоминал, как «Первые Яки» промчались от Исторического музея – над Красной площадью, 7 ноября 1940 года. Всегда и везде творец подчёркивал важность значения для ВВС учебно-тренировочных машин на базе Як-7, созданных на основе опытных И-26 с двойным управлением.

Ещё не кончилась война, когда он выступил идейным вдохновителем установки реактивных ускорителей на истребители с поршневыми моторами. По его прозрению, в хвосте фюзеляжа Як-3 установили



¹ Постоянные авторы журналов и спецвыпусков "Орловский военный вестник", члены Российского военно-исторического общества, Союзов российских писателей и Союза военных литераторов, Интернационального Союза писателей, организации «Флоту Быть!», авторы и соавторы 50 разножанровых книг (1968-2020 гг.).

ЖРД, благодаря чему мастер испытаний В. Расторгуев достиг 780 км/ч. Работе над Як-ЗРД предшествовали успешные испытания «Седьмого Яка» с парой подкрыльевых ВРД, проведённые знаменитым пилотажником С. Анохиным. В первом случае «скачок» скорости удался на 140 км/ч, а во втором (по времени правильнее в первом) – на 90 км/ч. Крепко поволновавшийся Сергеич признал: *«Мы не ошиблись, установив ТРД-10 на хорошо известный лётчикам Як-3»*.¹

Вхождение в эру реактивных предворяло награждение небоходца орденом Отечественной войны 1-й степени, 10 июня 1945-го. В тот же Победоносный Год Главного, сменившего умершего год назад Н.Н. Поликарпова на негласном посту «Короля истребителей», 2 июля поощрили пятым орденом Ленина. 16 сентября в окружении семьи, соратников и друзей по ОКБ, А.С. Яковлев отметил редкую награду для авиаконструкторов – орден Суворова 1-й степени.

Спустя год, учитывая вклад создателя в проектирование Як-3 и модифицирование Як-9, Иосиф Виссарионович распорядился назначить ему четвёртую премию своего имени 1-й степени (150000 рублей). Для генерал-полковника инженерно-авиационной службы всё вместе взятое было не стимулом труда или гордостью, а партийно-всенародным признанием заслуг в самолётостроении.

Артём Микоян и Михаил Гуревич штурмовали реактивную концепцию истребителя, что говорится, «ноздря в ноздю» с Александром Яковлевым. МиГ-9 и Як-15 взлетели в один исторический для них день – 24 апреля 1946-го (трое суток не вложились в честь 76-летия со Дня рождения В.И. Ленина). Предпочтение отдали Як-15 – первенцу в серийном производстве истребителей для Краснозвёздных ВВС.

Впоследствии появились «спарка» УТИ Як-17 и одноместный Як-23. Крайний, будучи спроектированным с нестреловидным крылом, снискал славу передовика среди схожих по конструкции отечественных и зарубежных самолётов. Приняли на вооружение и МиГ-9.

9 июля 1946-го Вождь всех времён и народов, внимая просьбам Яковлева об освобождении его от тягот замминистра Авиапрома, отпустил его «на вольные хлеба», во благо усиления и продвижения разработок ведомого им ОКБ на реактивном поприще. На своё место Александр внёс кандидатуру своего зама С.Н. Шишкина, стоявшего во главе ЦАГИ. Совет Министров не только удовлетворил просьбу авиаконструктора. За подписями И. Сталина и Я. Чадаева, ему объявили Благодарность за 6 лет работы в Минавиапроме, совмещённых с тру-

¹ Более подробно о послевоенном периоде деятельности А.С. Яковлева см. в его эпистолярном наследии: «50 лет советского самолётостроения», «Цель жизни», дополненное и переработанное издание «Цель жизни», «Записки авиаконструктора», вышедшие в Городе -Герое Москве в 1968, 1974 и 1979 годах.

довой вахтой в КБ, хотя министр ведомства М.В. Хруничев по праву считал Яковлева незаменимым замом.

Редкая интуиция вкупе с многогранностью таланта самолётостроителя смогли объединиться при анализе эксплуатации всех его УТов, УТИ, У-2, переименованного после смерти Н.Н. Поликарпова в ПО-2, в 1944-м. Любовь к легкомоторной авиации небопроходец сохранил по жизни, с колыбельной Коктебели и кроватной мастерской. Так, страна, ещё не отошедшая от бесчисленных трагедий Священной войны с фашистами, получила одномоторный лёгкий Як-18 с двигателем М-11, совершивший первый полёт осенью 1945-го. Как выяснится позднее, Главный реализует мечту тысяч мальчишек и девчат. Радиофицированный «педагог» с убирающимся шасси и посадочными закрылками поднимет их под облака со скоростью до 230 км/ч. Мало того, что Як-18 испытывал мэтр по «дрессировке» любых типов самолётов П.М. Стефановский, на нём учился летать будущий покоритель космоса, посланец Человечества Ю.А. Гагарин, 60-летие старта которого Россия отметила только что – 12 апреля 2021-го...

Лёгкость, манёвренность, управляемость, ремонтпригодность, недороговизна в изготовлении – являлись слагаемыми успехов «яковлевцев», их «формулой» в борьбе за обладание крупными госзаказами, будь то истребитель или спорт-аппарат для воздушной акробатики. Как следовало ожидать от приверженца многократных модернизаций, на заделе «18-го» родились Як-18У и Як-18А. На них применили трёхопорное шасси (по типу «Аэрокобры» и Кингкобры»), усовершенствованные двигатели АИ-14Р, увеличившие скоростные показатели.

Последователи реактивных начинаний В.Ф. Болховитинова, А.Я.Березняка, А.М. Исаева, Л.С. Душкина, Г.Я. Бахчиванджи (проекта ракетного истребителя БИ-1), а также подвижника внедрения ТРД в ВВС А.М. Люльки, преодолели конструкторское «ралли» со звуком, задумывались об искоренении психологического барьера среди пилотов, сросшихся с винтовыми поршневыми машинами. Таким образом Як-15 выручил при освоении МиГ-9. Но боязнь и неопытность пилотов по-прежнему подстёгивались затягиванием в пикирование, рысканьем по сторонам, поперечным раскачиванием и потерей устойчивости, из-за которых погибли многие «отцы-пилигримы» реактивной эпохи...¹

В 1947-м члену-корреспонденту АН СССР с 1943 года в пятый раз вручили Сталинскую премию 1-й степени за колоссальный вклад в проектирование новых типов боевых машин для Краснозвёздных ВВС. Ключевым аппаратом, своего рода подстраховкой перед внедрением в

¹ См. десятки очерков Рассохиных в ежемесячнике Союза военлитераторов «Орловский военвестник», в его спецвыпусках и «Библиотечке», опубликованных под эгидой журнала в Первосалютном Орле, в 2013-2021 годах (сайт www.картуш-вестник.рф).

строй МиГ-15, стал одноместный перехватчик Як-23, с английским ТРД «Роллс-Ройс Дервент», расположенным в нижней части фюзеляжа (в блоке ВВС НАТО его «окрестили» «Флора»).

Будучи цельнометаллическим, из лёгких сплавов, истребитель достиг, благодаря ТРД с центробежным компрессором (тяга 1590 кг), скорости 975 км/ч. Топливные баки устанавливались в трапецевидном крыле. Шасси убиралось в фюзеляж, под которым располагалась выхлоп-труба силовой установки. Кардинальным отличием от Як-15 с осевым компрессором ТРД являлась установка двигателя на Як-23 впереди основного лонжерона крыла в передней части фюзеляжа. При большинстве положительных качеств, заявленных испытателями в отчётах по ТТХ, отмечалась непродуманность размещения кабины и, следовательно, ухудшение обзора пилота перед собой. Как бы там не было, «рядовой» неба МиГ-15 перехватил «пальму первенства» у младшего наследника «15-х» и «17-х» «Яков», хотя и «23-й» достойно отлетал в строю ВВС стран СЭВ, конкретно - балканских держав.

Следовало ожидать, что небопроходца не оставят без поощрения партия, народ и Правительство, что и произошло в 1948-м, в виде шестой премии имени Вождя, той же степени. Запад – он же потенциальный враг – задумается как над его «Фезэрами» (Як-15/17) и «Флорами», так и об огне борт-оружия «Фолкенов» и «Фреско» – МиГ-15 и МиГ-17...¹

На примере с двухместным переходным УТИ Як-17 создатель и «яковлевцы» доказали: покорение неизведанного невозможно без предварительных массовых тренировок лётсостава в небе и на земле. Трагично и победно обозначенное «отзеркалится» в противоборстве советских лётчиков (ветеранов Великой войны) с пилотами ВВС ООН в Корее (в большинстве – асами ВВС США, дебютировавшими во Второй Мировой на самолётах с поршневыми двигателями в боях над Англией, Европой, Атлантикой, Тихим океаном).

Послевоенный период жизни и творчества А.С. Яковлева – ныне требует глубоко-специфичного, тщательного исследования. По мере сил и возможностей, мы обязательно проведём анализ разработок штурмовавших небо соотечественников. Благо, Союз военлитераторов и ежемесячник «Орловский военвестник» с глубоким почтением относятся к наследию авиастроителей Отчизны.

Александр Сергеевич возглавит проектирование первых в стране самолётов, покоривших звук, палубных машин вертикального взлёта и посадки. За ним и его вперёдсмотрящими соратниками – непревзойдённые конструкции грузоподъёмных вертолётов, реактивных лайне-

¹ Лит.: W.Green and R.Cross. «THE JET AIRCRAFT OF THE WORLD», London, 1955.

ров, выдающихся по достижениям спортивных самолётов и первых беспилотников.¹

Всесторонне образованный подвижник, госдеятель, человек редкой воли и силы духа, заслужил второй орден Красного Знамени 26 октября 1955-го. Пятью годами ранее ему вручили шестой орден Ленина, 31 марта 1956-го - седьмой орден имени Вождя мирового пролетариата. 12 июля 1957-го – года полёта первого искусственного спутника Земли – самолётостроителя наградили второй «Золотой Звездой» Героя СоцТруда.

За 30 лет коллектив во главе с Генеральным конструктором спроектировал и выпустил в небо более 200 машин, различных по схемам и предназначению для ВВС, ВВС ВМФ, «Аэрофлота», ФАИ и аэроклубов ДОСААФ. Все они обретут эксклюзивную или долголетнюю судьбу. Одни самолёты остались в 2-3 опытных экземплярах, другие – своевременно поставлены на вооружение ВВС, ГВФ, авиации народного хозяйства. Третьи – воспитали тысячи лётчиков и рекордсменов воздушной акробатики. Определённая часть улетала на экспорт, к союзникам СССР, участвовала в боевых действиях.

Генерал-полковник инженерно-авиационной службы всю жизнь благодарил трудящихся и директоров авиазаводов, участвовавших в сборке 70000 «Яков», начиная с 1934 года. Подчеркнём, 40000 из них были истребителями, изготовленными в суровейших условиях ВОВ 1941-1945 гг., т.е. по оценкам историков и статистики того периода, олицетворяли 2/3 всего истребительного авиапарка ВВС Страны Советов.

Несправедливо забыто, что «яковлевцы» стояли у истоков ВДВ со своими десантными планёрами, что за их каждодневным трудом – первые русские сверхзвуковые разведчики и бомберы, не говоря о «родословной» реактивных перехватчиков. 31 марта 1966-го Александра Яковлева поощрили восьмым орденом Ленина. В 1972-м авиастроителя отметили Ленинской премией. 17 сентября 1975-го наградили орденом Трудового Красного Знамени.

Сколько было споров, теорем, хитросплетений в негласном «соцсоревновании» с Семёном Лавочкиным, Артёмом Микояном, Михаилом Гуревичем, Сергеем Илюшиным, Георгием Бериевым, Михаилом Милем, Николаем Камовым, с разработчиками ТРД и ЖРД на канве немецких и английских схем – не опишешь! Сколько встреч, только лишь с Главой государства, «нашим Лениным сегодня» – Иосифом Виссарионовичем Сталиным...

¹ Дополнением к очерку «Присягнувший небу» к 115-летию А.С. Яковлева, ссылаемся на следующие источники для любителей истории авиации в формате глобальной компьютеризации: <http://www.airfield.narod.ru/index.html>; http://hilvvs.com/avio/post_123618_3300.html; <http://combatavia.info/index91yas.html>.

За год до присуждения Ленинской премии авиаконструктор удостоен орденом Октябрьской революции (26 апреля 1971-го). Легендарные лётчики державы, пилотируя его самолёты, осуществили 72 (!) мировых рекорда, многие из которых остаются непревзойдёнными до сих пор. Франция, памятуя о фронтовом братстве ВВС СССР с Героями «Нормандии-Неман», сочла долгом наградить лидера «фирмы» «Яковлев» орденом Почётного Легиона в степени «Офицер».

Заслуженная Госпремия Советского Союза назначена самолётостроителю, когда ему шёл 71 год – в 1977-м. Однако для него была сто крат дороже по смыслу послевоенных побед Золотая авиамедаль ФАИ от 1967 года. По ходу лет, родились «цветы жизни»: у старшего Сергея двое сынишек, у младшего Саши – дочь Катя.

Свыше 100 серийных летательных аппаратов разных конструкций, схем и назначения вывел в небеса их прославленный дед, у которого, кстати, работала будущая певица Майя Кристалинская, любимая слушателями за песню с упоминанием Экзюпери. После таких трудовых подвигов и свершений стоит ли удивляться награждению Александра Сергеевича девятым и десятым орденами Ленина 23 июня 1981-го и 17 августа 1984-го ?!

Присягнувший небу навсегда останется на Земле, как его тысячи когда-то взлетавших, воевавших, погибших самолётов. Он ушёл из напряжённейшей жизни 22 августа 1989 года, в столице Родины, по счастью, не застав трагедию развала 15 Республик Советского Союза.

В юбилейный год пусть же вспомнят о нём жители и гости Москвы – цветами, венками, поклонами у его могилы на Новодевичьем кладбище, у бюста в Парке авиаторов, на улицах имени Александра Яковлева в районе Аэропорт, в Улан-Удэ и Новороссийске. Не дай-то Бог, новым небопроходцам Российской Федерации пережить крупицу из того, что досталось ему на самом трагичном веку в истории цивилизации...

19 марта - 1 апреля 2021 г., Город Воинской Славы Орёл - Город-Герой Москва

Война и мир писателей Рассохиных

К 455-летию Орла, родившиеся в городе Первого Салюта и Воинской Славы, Виктор и Сергей Рассохины, будучи авторами 50 книг, вышли на 30-летний рубеж работы в Союзе Российских писателей. Тандем отца и сына известен на Родине и за рубежом историческими исследованиями о Второй мировой войне, о людях и событиях Великой Отечественной, а также поэтично-прозаическими сборниками и журнальными публикациями. «Орловский военный вестник», СМИ РФ и Орловщины часто публиковали их очерки, статьи, эссе, зарисовки