

ЕВГЕНИЙ АДЛЕР

Земля и небо



Москва

УДК 623.746(092)(470)
ББК 68.53(2)
А31

А31 Адлер, Евгений Георгиевич.
Земля и Небо : записки авиаконструктора / Евгений Адлер. —
Москва : ПАО «МИЭА», 2026. — 240 с.

ISBN 978-5-6055870-0-2

Евгений Адлер, выдающийся авиаконструктор, ведущий инженер легендарного КБ Яковлева, в своих мемуарах показывает эпоху становления советской авиации. От детских мечтаний мальчишки, строившего планеры в тени московской Ходынки, до создания первого советского реактивного истребителя Як-15 — перед вами развернется панорама жизни, в которой слились страсть, риск и невероятная сила духа.

Вы узнаете, как родился Як-15 — буквально из эскиза, нарисованного палкой на песке; как в невыносимых условиях Сибири и под огнем войны конструкторы создавали крылатые машины Победы; как преодолевались аварии и отчаяние; как в тесных конструкторских бюро вершилась история.

Здесь реальность превосходит любой вымысел: встречи с Яковлевым и Сталиным, головокружительные испытательные полеты, драматические поражения и триумфальные взлеты, судьбы талантливых людей — конструкторов, летчиков, инженеров, для которых небо было домом, а самолет — продолжением собственной воли.

«Земля и Небо» — книга о том, как мечта поднимает человека над обстоятельствами. О том, как из металла, расчетов и невероятного упорства рождаются крылья. О том, что настоящая высота измеряется не метрами, а величиной духа.

Для всех, кто когда-либо мечтал летать.

УДК 623.746(092)(470)
ББК 68.53(2)

ISBN 978-5-6055870-0-2

© Евгений Адлер, текст, 2026
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

В Авиационном переулке	8
Суровая школа	25
Авария	31
Южное небо	36
С корабля на бал	41
Метаморфоза	47
Неожиданная радость	56
Птенцы расправляют крылья	65
Сюрприз	79
Истребители	97
Новосибирск	104
Круговерть	109
Иван-Дуглас	117
На реактивной тяге	134
Грудь в крестах или голова в кустах	145
Цена авторитета	155
Борода Маха	163
Учение — свет, а неучёных — тьма	171
В ОКБ В. В. Кондратьева и П. О. Сухого	177
«Пылесос»	192
Повторение пройденного	197
Як-28	199
Комфорт и скорость	211
У разбитого корыта	230
Жизнь продолжается	234



Уважаемые друзья!

Позвольте представить вам труд, который является гораздо большим, чем просто мемуары. Это «Земля и Небо. Записки авиаконструктора» Евгения Георгиевича Адлера.

Евгений Георгиевич — человек-эпоха. Он был не только свидетелем, но и непосредственным творцом ключевых страниц истории отечественной авиации. Его профессиональный путь длиной в семь десятилетий — это путь от чертёжной доски в тесных помещениях на антресолях старого ангара в Авиационном переулке до участия в создании первых сверхзвуковых машин. Он внёс вклад в разработку легендарных самолётов марки «Як» и стоял у истоков выдающихся проектов в ОКБ Сухого.

Данное издание приурочено к юбилею Московского института электро-механики и автоматики, несколько поколений коллектива которого 75 лет трудятся в том самом Авиационном переулке и воплощают свой труд в «интеллекте» сложнейших систем для российской авиации.

Это не сухой учебник истории, а бесценный мост между поколениями. Живой, честный и очень личный рассказ «изнутри». Со страниц этой книги встаёт настоящая, непарадная история наших конструкторских бюро. Здесь описаны не только триумфы, но и будни, полные срочной работы, поиска решений и колоссальной ответственности, где цена ошибки измеряется человеческими жизнями. Книга напоминает, что за каждым легендарным самолётом стоит труд сотен людей — инженеров, чертёжников, техников, чьи имена часто остаются в тени, но чей вклад абсолютно незаменим.

Наша отрасль, авиастроение, — это отрасль высоких технологий, точнейших расчётов и смелых инноваций. Но её фундамент — это люди. Их знания, опыт, преемственность традиций и энтузиазм. Именно поэтому данная книга адресована в первую очередь вам — тем, кто сегодня трудится на тех же предприятиях, в тех же КБ и НИИ, продолжает дело, начатое такими людьми, как Александр Сергеевич Яковлев, Евгений Георгиевич Адлер и другие.

Пусть эти «Записки» станут для молодых специалистов источником вдохновения и понимания глубины профессии, а для ветеранов — добрым напоминанием о пройденном славном пути и значимости их труда.

Мы гордимся, что смогли внести свой вклад в сохранение этой уникальной памяти. Желаем вам увлекательного чтения и уверены, что некоторые из вас, перелистывая страницы, узнают в героях этой книги себя и своих коллег.

С глубочайшим уважением,

генеральный директор ПАО «МИЭА»

*Данилин
Павел Евгеньевич*

В Авиационном переулке

В просторном зале только над тремя столами яркий свет ламп выхватывал из темноты угольники, рейсшины и руки склонившихся к чертежам конструкторов, лица которых оставались в полумраке. В один из дней 1932 года, задержавшись, как обычно, сверхурочно, мы спешили закончить к сроку свою работу, перечерчивая по всем правилам серийного производства опытные чертежи самолёта МБР-2 (морского ближнего разведчика).

Если подготовка чертежей для серийного выпуска замечательного истребителя И-5 нас увлекала, а вторая работа — над внедрением в серию бронированного штурмовика С. А. Кочеригина, с его двенадцатью пулемётами и гранатомётами «комбайна смерти» — тоже казалась интересной, то возня с заурадной летающей лодкой была просто невыносимой. Скучная работа располагала к разговорам.

— Захожу я однажды на пятый этаж, а там Виктор Шелепчиков чертит какой-то каркас сварного трубчатого фюзеляжа. На мой вопрос «Что это?» молчит, — затеял беседу Андрей Ястребов.

— А я знаю, что это, — отозвался Иван Иванович. — Ему левую работу сам Беляев подкидывает.

— Скажешь тоже, — басит Андрей Ястребов. — Разве начальник Бюро внедрения осмелится на это?

— Он, говорят, с каким-то Яковлевым знается, от него и работу берёт.

— Что ещё за Яковлев такой?

— Газеты читать надо. Там иногда о каких-то АИРах пишут. Лёгких самолётах его конструкции.

— А ребятам платят?

— Слышал, что неплохо.

— Я бы тоже подработал. Да не знаю, как подрядиться.

— А ты поговори с Трефиловым. Он с Беляевым давно в контакте.

Снизу послышался отдалённый голос:

*Сердце красавиц склонно к измене
И к перемене, как ветер мая...*

Звуки приближались и усиливались. Наконец, в гулком пустом здании, уже на нашем четвёртом этаже, раздалось:

*...Вечно смеются, вечно лукавят,
Но изменя-а-а-ю им первый я-а!*

Закончив на победной ноте арию и включив общий свет, появился круглолицый, со своими рыжеватыми усиками-щёточкой начальник нашей бригады управления Сергей Трефилов.

— Ну что, работаете, индейцы? (Так он нас называл.)

— Сергей Денисович, — начал Андрей, — мы тут как раз о вас говорили, легки на помине. С каким это списком вы к Петру Александровичу Беляеву наведываетесь?

— А, вы уже пронюхали. Тогда ладно, кое-что расскажу, только пока — молчок. Наше Бюро внедрения давно на ладан дышит, его работой серийные заводы недовольны: мы только время теряем — одни ошибки исправляем, а другие добавляем. Вот-вот выйдет решение о расформировании Бюро. А Яковлев между тем построил небольшой трёхместный пассажирский самолёт АИР-6 со стосильным мотором М-11, может, слышали? О нём уже и по радио, и в «Вечерке» раззвонили. Дескать, воздушное такси, нужная машина. Уже есть и решение строить её серийно в Ленинграде, а чертежей-то и нет. Есть опытный самолёт да кое-какие эскизы. Вот Яковлев и обратился к нашему Беляеву — они ведь давно знакомы — с просьбой помочь ему в этом деле. Ну а Пётр Александрович ему: «Берите, мол, ребят к себе, они там всё в лучшем виде избразят». На этом и договорились, чтобы подобрать ребят поумнее да побойчее, всего человек десять. Пётр Александрович — ко мне. Я и подготовил список: почти всех из нашей бригады да в придачу Леканова из моторной, Стаурина и Барсукова из фюзеляжа, Савицкого и Седельникова из крыла, Ефимова из шасси. Теперь, как только выйдет решение о расформировании нашего Бюро, так и подадимся к Яковлеву.

— Ну, так что, вы-то согласны?

— А что у него там есть?

— Кто будет платить? Сколько?



С. Д. Трефилов



— Скоро ли всё получится?

— Отпустят ли нас без всякого или пойдёт волынка?

— Ну вот, загалдели, истинные индейцы! Этим-то я и занимаюсь. Чувствуете? Я редко здесь появляюсь. Всё будет в порядке. Правда, с помещением там плоховато, пока посидим на антресолях старого ангара в Авиационном переулке, а самолёт рядом, на Ходынке. Платить будут так же, как здесь. Работа самостоятельная, интересная, с перспективой. Сам Александр Сергеевич Яковлев — человек ещё молодой, предприимчивый, да вы и сами его увидите. Теперь — вопрос дней.

И вправду, спустя неделю подъехал грузовик, из кабины выкатился оживлённый Трефилов и, поднявшись в зал, взбудоражил всех:

— Вы, вы и вы. Вы ответственный. Грузите столы, доски, инструмент; прихватите побольше карандашной калки и всего, что потребуется. Остальные, по списку, поезжайте своим ходом на место, поможете там разгружать имущество.

— Сергей Денисович, расскажите толком, — начал было Иван, но тот его прервал:

— Потом, потом поговорим, тащите-ка лучше столы, — и, схватившись за край своего стола, сдвинул и потащил его вместе с другими к выходу.

Старинной постройки деревянный ангар в Авиационном переулке использовался авиазаводом № 39 в качестве деревообделочного цеха. Вдоль



Конструкторы группы лёгкой авиации А. С. Яковлева в помещении конструкторского бюро в Авиационном переулке, 1932 год

одной из стен, под окнами, расположенными на высоте второго этажа, был устроен длинный дощатый настил, где мы и расставили свои столы и шкафы.

Когда выбитые местами стёкла забили фанерой, мы почувствовали возможность отдохнуть и, накинув пальто, стали играть в шахматы и домино. Снизу доносился стук молотков, шорох фуганков да шум деревообрабатывающих фрезерных станков и ленточных пил.

Вскоре на торцевой стене наших антресолей появился портрет Яна Рудзутака, а под ним расположились два письменных стола. За одним иногда присаживался неугомонный Трефилов; за другим восседал прямой, высокий, всегда безукоризненно выбритый и одетый, с иронической полуулыбкой, Пётр Александрович Беляев. Лицом к ним, за чертёжными досками, расположились прибывшие конструкторы, к которым присоединились А. В. Синельщиков и В. В. Алексеев — «ветераны» группы лёгкой авиации Яковлева, которым, как и нам, не исполнилось ещё двадцати лет.

Получив постоянные пропуска на Центральный аэродром (бывшую Ходынку), мы стали регулярно наведываться к небольшому элегантному самолёту АИР-6. Сняв эскизы с интересующих нас элементов конструкции, мы затем возвращались на антресоль и вычерчивали рабочие чертежи для серийного завода.

После благоустроенного, строго регламентированного различными инструкциями и наставлениями Бюро внедрения, расположенного на улице Радио (вдали от производства и аэродрома), здесь дышалось свободнее и легче, особенно приятной оказалась близость и доступность Центрального аэродрома, а впоследствии и ЦКБ (Центрального конструкторского бюро) завода № 39, примыкавшего к аэродрому.

Приютившийся на территории учебно-тренировочной эскадрильи Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского самолёт АИР-6 ещё издали привлекал внимание, выделяясь среди однообразных военных самолётов своей весёлой раскраской с полосатым вертикальным оперением.

Вблизи самолёт оказался тщательно отделанным, очень симпатичным. На полу трёхместной кабины лежал ворсистый серый коврик, сиденье лётчика и пассажирский диванчик обиты сереньким велветом с аккуратными синими окантовками, стены и потолок отделаны светло-серой байкой, а по стыкам панелей пущены фанерные штапики, полированные под красное дерево. Даже головки шурупов были отникелированы и отполированы, а на задней стенке кабины, над диванчиком, кра-

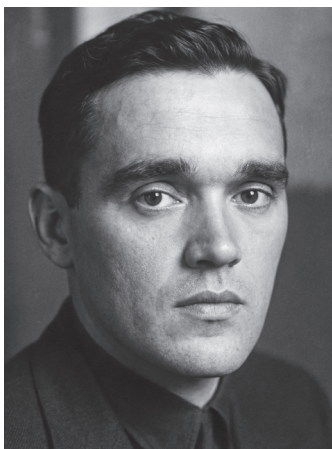




Опытный экземпляр самолета AIR-6

совалась овальная виньетка, тоже в полированной рамке, набранная из вертикальных складок серого блестящего шёлка. Изящная дверца с раздвижными стёклами при открытии автоматически фиксировалась к подкосу крыла пружинным стопором (с музыкальным звоном).

Особенно хорошее впечатление осталось после знакомства с Алексеем Анисимовичем Демешкевичем, инженером по эксплуатации академической эскадрильи, радушно встречавшим конструкторов и всегда с готовностью отвечавшим на наши вопросы. Если же нужно было подобраться к интересующему конструктора отдалённому узлу, подходы к которому загораживали другие механизмы или агрегаты, всегда на подхвате оказывался шустрый моторист Колька Салов, проворно разбиравший всё, что оказывалось на пути к цели.



А. С. Яковлев

Мало-помалу работа по созданию комплекта рабочих чертежей AIR-6 стала продвигаться вперёд. Фанерки в окнах нашего помещения уступили место стёклам, щели исчезли, отопление и освещение наладились. Несмотря на приближение зимы, в КБ стало уютнее, и мы, наконец, удостоились посещения самого Александра Сергеевича Яковлева — АэСа, как потом мы между собой стали его называть.

Ещё накануне этого события Трефилов организовал генеральную уборку, мытье пола и надраивание мутноватых стёкол в окнах.

Когда молча к нам подошёл довольно молодой брюнет с лицом аскета и живыми карими глазами, мы не сразу распознали своего главного конструктора. Только после того, как возле него завертелся волчком Трефилов и слегка оживился всегда невозмутимый Беляев, мы поняли, что это и есть Яковлев.

Держался он очень скромно, даже застенчиво. Если для нас он представлял собой уже известного конструктора, то и мы для него, видимо, были хоть и молодыми, но уже набившими руку конструкторами-профессионалами. После первого знакомства он стал бывать у нас всё чаще и чаще, да и мы расширили своё представление обо всём его хозяйстве. На наших пропусках представили какие-то хитрые штампики, благодаря которым мы смогли подходить не только к АИР-6, но и проходить прямо с аэродрома в сборочный цех завода № 39, где располагались самолёты ЦКБ.

Там, за барьером из шкафов, заканчивалась постройка нового спортивного самолёта Яковлева АИР-7, который уже выходил из категории лёгких. Это был двухместный моноплан с мотором воздушного охлаждения М-22, таким же, что стоял на боевом истребителе И-5. По схеме он напоминал американский спортивный самолёт «Джи Би», но тот был одноместным. Мы подолгу любовались этим самолётом, который обещал стать новым словом в авиатехнике. Правда, и другие самолёты были интересными, и мы украдкой бродили по цеху, разглядывая эти новинки. Тут стоял ещё более тяжёлый, чем знакомый нам ЛШ (лёгкий штурмовик), бронированный штурмовик конструкции С. А. Кочеригина ТШ (тяжёлый штурмовик), истребители И-3 Н. Н. Поликарпова и И-5 Д. П. Григоровича, спортивный самолёт В. В. Никитина и разведчик Р-5 Поликарпова (в новой модификации А. Н. Рафаэлянца).

Как-то раз прямо с порога Яковлев спросил:

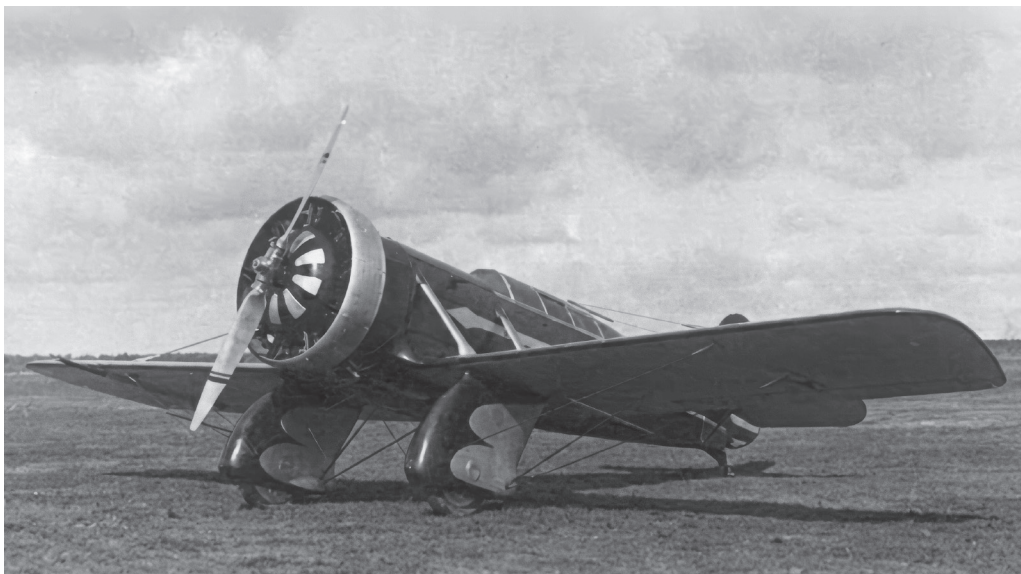
— Кто хочет поизобретать? Нужно остеклить кабину АИР-7.

— Давайте попробую, — первым отозвался я.

Он подошёл к моему столу и вкратце поставил задачу: закрыть кабину пилота и пассажира так, чтобы обеспечить плавное обтекание обеих кабин, простой доступ к сиденьям и возможность аварийного покидания самолёта в случае необходимости. Это было ново (тогда головы лётчиков прикрывали только передними козырьками).

Я с жаром принялся за работу, интуитивно пытаюсь опередить своё время и предвосхитить появившуюся позже конструкцию сдвижной части фонаря, откатывающуюся назад по рельсам на шарикоподшипниках.

Ломая голову над хитроумными деталями рельсов, катков, замков и ручек, я заметил, что сначала Яковлев подолгу останавливался у стола, присматриваясь к моему творчеству, затем стал заглядывать мельком, а потом



Самолет АИР-7

и вовсе проходил мимо. Озадаченный этим, я отправился на сборку к АИР-7. Злополучный фонарь уже заканчивали устанавливать на самолёт. Над каждой кабиной были устроены прозрачные откидные створки, левая поменьше правой, которые фиксировались в закрытом положении обычными оконными шпингалетами. Легко и просто.

— Где же ваш чертёж? — спросил на другой день Яковлев, снова подходя к столу.

Я молча показал на корзину с изорванными клочками бумаги.

— Что так?

— Давно в Малом театре не был. Забыл пьесу Островского «На всякого мудреца довольно простоты».

— А вы такую пьесу помните — «Не было ни гроша, да вдруг алтын»?

— Да, а что?

— Я бы хотел вам поручить постройку ещё одного экземпляра АИР-6. Справитесь?

— Постараюсь.

— Желаю удачи.

Так, ещё не окончив вечернего отделения Московского авиатехникума (МАТ), в свои восемнадцать лет я оказался ведущим конструктором дублёра АИР-6. Мне предстояло самостоятельно преодолеть невидимый жизненный

барьер, взобраться на такую высоту, откуда откроются неохватные дали. Шутка ли — мне поручалась постройка настоящего, реального самолёта.

Перед этим рывком не грех оглянуться на уже пройденный путь, набраться сил, вдохнуть полной грудью, беспристрастно оценить свой жизненный багаж перед крутым подъёмом. Хотя я и родился в Петербурге, всегда по-настоящему чувствовал себя дома только в Москве. Вернее, на участке Ленинградского шоссе, примыкающего к Петровскому парку. Каких только чудес тут нет! Роскошный Петровский дворец — волшебное творение русского зодчего М. Ф. Казакова. Отсюда, из этих мест, пошла гулять по России, а затем, вместе с Фёдором Шалапиным, по всему свету, удалая русская песня:

*Вдоль по Питерской,
По Тверской-Ямской,
Едет кум молодой,
Эх, да с колокольчиком...*

Здесь сохранилось старинное здание, правда, изрядно переделанное, знаменитого ресторана «Яр», с его отдельными кабинетами, где нынче, кроме ресторана, разместились гостиница и цыганский театр «Ромэн». Здесь же, в Петровском парке, были разбросаны известные рестораны «Мавритания», «Чёрный лебедь», «Стрельна», «Скалкина», «Аполло» и несколько иных, куда съезжались кутилы со всей Москвы.

Ещё мальчишкой бывал я в таборе «Цыганский уголок», встречался с гадалками и бородатыми цыганами. Не потомки ли этих цыган доныне поют и отплясывают в современном «Ромэне»?

На моей памяти строился здесь первый в стране крупный спортивный стадион «Динамо». А Ходынка? Здесь неудачно праздновалось венчание на царство Николая II, здесь бросали золотые монеты в толпу и в давке насмерть затаптывали людей!

На моих глазах менялось начало Ленинградского шоссе: строились дома, расширялась и благоустраивалась проезжая часть. Булыжник уступал место клинкеру, заменённому впоследствии асфальтобетоном. Да и шоссе переименовали в проспект. Тянувшиеся в Москву бесконечные обозы на конной тяге и извозчики постепенно вытеснялись автобусами «Лейланд» и таксомоторами «Рено», которые в свою очередь



исчезли под напором потоков современных машин, главным образом отечественного производства.

И всё же не дворец и рестораны, не прекрасный парк со стадионом и не цыганская таборная романтика привлекали меня здесь. Главной, неотразимой силой, заворожившей мою душу, была авиация. И земля, и небо здесь были, да и теперь ещё остались, пропитанными авиационным духом. Петровский дворец заняла Военно-воздушная инженерная академия. Её щеголеватые слушатели встречались здесь на каждом шагу. В бывшем здании «Мавритании» размещался персонал и лаборатории Научно-опытного аэродрома (впоследствии НИИ ВВС), где в то время работал и мой отец, а опытные самолёты тогда испытывались здесь же, на Ходынке. На месте современного здания аэровокзала были небольшие постройки Международной немецко-русской авиакомпании «Дерулюфт». Отсюда отправлялись по линии Москва — Кёнигсберг — Берлин одномоторные восьми-двенадцатиместные «Фоккеры», «Дорнье», а потом и наши К-5. Возле забора часто можно было увидеть жёлто-голубенький автобус с эмблемой на борту — две летящие ди-



Участок Ленинградского шоссе в районе Ходынского поля. На первом плане — Петровский дворец

кие утки. Временами в автобус садились прибывшие загадочные авиапассажиры в необычной одежде, говорившие на непонятном языке.

Рядом с нашим домом в бывшем ресторане «Скалкина» обосновался клуб Академии, куда во время спектаклей или киносеансов пробирались без билетов и мы, подростки того времени. Напротив клуба, на Красноармейской улице, в здании бывшего ресторана «Аполло» развернулся Музей авиации, где мы также были неизменными посетителями. Чего там только не было: подлинный планёр Лилиенталя, приобретённый у немецкого авиатора русским профессором Н. Е. Жуковским, триплан «Сопвич» времён Первой мировой войны, модель «Ильи Муромца» И. И. Сикорского, фотографии, картины, парашюты, натуральная корзина воздушного шара да ещё библиотека-читальня.

Старинный велосипедный завод «Дукс», постепенно переквалифицировавшийся в авиационный, помаленьку расширяясь, занял почти всю территорию, примыкавшую к аэродрому с юго-востока от Боткинской больницы до Ленинградского проспекта. Прямо из ворот сборочного цеха новые самолёты выкатывались на аэродром и уходили в воздух.

Это земля. Небо здесь тоже принадлежало авиации. Чуть свет начинала полёты Московская школа лётчиков на бипланах «Авро» (У-1). Они непрерывно кружили над аэродромом, накручивая взлёты-посадки, или уходили в зону, где занимались высшим пилотажем. Только притихнет школа, как в воздухе звенья, отряды, а то и целая эскадрилья Военно-воздушной академии начнет отрабатывать на своих Р-1 тактику групповых полётов. Время от времени уходят в рейс тяжело взлетающие пассажирские самолёты, а с наступлением сумерек зажигаются сигнальные огни, вспыхивают лучи прожекторов и начинаются ночные полёты.

Для меня увлечение авиацией было так же естественно, как дыхание. На одном довольно высоком хвойном дереве, росшем в нашем дворе в Пеговском переулке (ныне — улица Серегина), я устроил наблюдательный пункт — втащил наверх большой щит от старого моторного ящика и прибил его к толстым расходящимся веткам. Из прутьев сплел стены, а из соломы устроил крышу. Даже уроки я делал на дереве, поглядывая временами на аэродром, который был виден сквозь хвою. Если дули юго-западные ветры, самолёты шли на посадку прямо над моим шалашом, если северо-восточные — взлетали в эту сторону, с ревом проносясь почти над самой головой. Особенно захватывающим было зрелище группового взлёта. Сначала было видно, как, покачиваясь на неровностях, самолёты отруливали в дальний конец лётного поля и выстраивались, как казалось, цепочкой, крутя винтами. Затем, одновременно тронувшись, они стремительно разбегались, резко подпрыгивая,