

A.S.Yakovlev (1-4-1906 à 22-8-1989)



Yakovlev à l'ODVF en 1923



Yakovlev à la VVIA en 1926



Yakovlev devant l'AIR-2 en 1928.



Yakovlev avec Lydia Roudinkina en 1934.



Ekaterina Mednikova, pilote en 1934.



Yakovlev, chef aérodrome Khodinka, pilote Piontovsky en 1935.



- La délégation soviétique en Allemagne devant un HE-111. Au centre dans un manteau lumineux et un chapeau noir - E. Heinkel, le second à gauche de lui - A.S. Yakovlev, le troisième - le chef du département de l'Air NII VVS I.F. Petrov, les quatrième et cinquième - Colonels A.I. Gusev et V.I. Shevchenko. 25 octobre - 15 novembre 1939. Archive de l'OKB Yakovlev.



На авиазаводе в Германии, весна 1940 года. Справа налево: участники войны в Испании генералы В.И. Шевченко и А.И. Гусев, А.С. Яковлев, немецкий летчик-испытатель, И.Ф. Петров, В. Мессершмитт, немецкий летчик-испытатель, переводчица Н.П. Перова и представитель немецкой фирмы



Ordre de Lénine en 1939

Né le 1/4/1906 à Moscou d'une famille modeste (Père : Serguei Vassilievitch, Mère : Nina Vladimirovna), il a 11 ans lors de la révolution. Il étudie jusqu'à 17 ans en 1923. Son père, qui était employé de bureau à la direction principale des ergols, dite GlavTop (pétrole, charbon, bois de chauffage, tourbe), envoie Alexandre y travailler comme coursier, puis apprenti aux archives au secteur du pétrole de 1919 à 1922. En mars 1923, il adhère à la société des amis de l'aviation (ODVF) et en novembre, il participe à la première réunion de planeur à Koktebel en Crimée avec le planeur « Macaque ». En mars 1924, il commence la construction de planeurs dans les ateliers de l'Académie des ingénieurs de l'air « Joukovsky » (VVIA) où il rencontre S.V.Iliouchine (diplômé de l'Académie en 1926). Il construit le planeur AVF-10 (Académie de l'air) qui vole en septembre 1924. En 1925, il entre comme motoriste à l'aérodrome centrale de Khodinka. En septembre, le planeur AVF-20 vole à Koktebel. En 1926, il construit son premier avion léger AIR-1 (du nom de A.I.Rykov, président du conseil des ministres fusillé le 15/3/1938) qui est évalué par V.S.Pychnov * et S.V.Iliouchine. Doté d'un moteur Cirrus de 60 ch, il vole en mai 1927 et bat des records. En octobre, il est admis à la VVIA où il étudie pendant quatre ans et obtient son diplôme d'ingénieur en octobre 1931. Pendant ses études, il poursuit la construction d'avions : AIR-2 en 1928, AIR-3 en 1929, AIR-4 en 1930, AIR-5 en 1931. Fin 1931, il devient chef du groupe d'aviation légère du TsKB de l'usine n°39 « Menjinsky » à Khodinka. Là, il construit les AIR-6 en 1932, AIR-7 en 1932, AIR-8 en 1933. Le 15/1/1934, l'OKB de Yakovlev est ouvert à l'usine n°115 de Moscou. Là il développe les AIR-9 en 1934, AIR-10/UT-2 en 1935 (7244 ex produits en 1938/48), AIR-11 en 1936, AIR-12 en 1936, AIR-14/UT-1 en 1936 (1256 ex produits), AIR-15 en 1938, AIR-16 (absence de moteur), AIR-17/UT-3 en 1938 (14 ex), AIR-18 en 1938 et AIR-19 en 1939. Le 28 avril 1939, l'OKB est décoré : Yakovlev reçoit son premier ordre de Lenine. Après la mort de Rykov, les avions prennent le nom de Yakovlev. Au printemps 1940, il fait partie d'une délégation qui visite l'usine Messerschmitt en Allemagne. En 1939, l'OKB réalise son premier avion militaire : le bimoteur BB-22 qui deviendra le Yak-2 à moteur M-103 et le Yak-4 à moteur M-105. Ils sont produits à environ 200 ex en 1940/41. Le Yak-6, quant à lui, est produit à 381 ex en 1942/43.

- V.S.Pychnov (1901-1984) : fait partie de la première promotion de la VVIA en avril 1925, puis y enseigne, puis chef de la chaire d'aérodynamique, puis de dynamique du vol, dirige la R&D au NII VVS en 1941, général-major en 1942, général-lieutenant en 1946, président de la section aéronautique du comité scientifico-technique de l'Armée de l'air en 1949/68.

AVF-AIR-UT-Yak



Planeur Macaque en 1923



Planeur AVF-10 en 1924



Planeur AVF-20 en 1925



AIR-1 de 1926



AIR-6 de 1932 (128 ex).



AIR-7 de 1932



AIR-8 de 1933



AIR-9 de 1934



UT-2/AIR-10 de 1935 (7244 ex)



UT-1/AIR-14 de 1936 (1256 ex)



UT-3/AIR-17 de 1938 (14 ex)



AIR-18 de 1938



AIR-19 de 1938

AIR-2 en 1928, AIR-3 en 1929, AIR-4 en 1930, AIR-5 en 1931, AIR-6 en 1932, AIR-7 en 1932, AIR-8 en 1933, AIR-9 en 1934, AIR-10/UT-2 en 1935 (7244 ex produits en 1938/48), AIR-11 en 1936, AIR-12 en 1936, AIR-14/UT-1 en 1936 (1256 ex produits), AIR-15 en 1938, AIR-16 (absence de moteur), AIR-17/UT-3 en 1938 (14 ex), AIR-18 en 1938 et AIR-19 en 1939.

Yak-2/Yak-4/Yak-6/Yak-8/Yak-12/Yak-14/Yak-16



Yak-2/BB-22 de 1939



Yak-4/BB-22 de 1940 (201 ex)



Yak-6 de 1942 (381 ex)



Yak-8 de 1944



Yak-12 de 1947 (2757 ex) + Pologne (1054 ex Yak-12M + 137 ex Yak-12A).



Planeur Yak-14 de 1948 (413 ex)



Yak-16 de 1947

Production : Yak-2, Yak-4 (201 ex), Yak-6 (381 ex), Yak-8, Yak-12 de 1947 (2757 ex) + Pologne (1054 ex Yak-12M + 137 ex Yak-12A), Yak-16 de 1947.

1940-1945



Лауреаты Сталинской премии (слева направо): врач Н.Н. Бурденко, будущий академик А.А. Благонравов, конструктор стрелкового оружия В.А. Дезярев, электрохимик А.Н. Фрумкин, А.С. Яковлев, академик П.Л. Капица, А.И. Микоян, биохимик А.Н. Бах и академик К.И. Скрябин

Указ Президиума Верховного Совета СССР О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ РАБОТНИКОВ ОРДЕНА ЛЕНИНА ОПЫТНО-КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО ПО САМОЛЕТОСТРОЕНИЮ ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА тов. ЯКОВЛЕВА А. С.

За образцовое выполнение заданий Правительства по созданию новых типов боевых самолётов-истребителей наградить работников ордена Ленина Опытного-Конструкторского Бюро по самолётостроению Героя Социалистического Труда тов. Яковлева А. С.

- ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ**
1. Адлера Евгения Георгиевича — ведущего конструктора.
 2. Антонова Олега Константиновича — заместителя главного конструктора.
 3. Барсукова Вадима Викторовича — конструктора.
 4. Гудименко Георгия Ивановича — ведущего конструктора.
 5. Иванова Ивана Дмитриевича — заместителя главного инженера.

- ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ**
1. Алексеева Виктора Васильевича — конструктора.
 2. Безбородова Адаотлия Сергеевича — начальника производства.
 3. Григорьева Виктора Григорьевича — ведущего конструктора.
 4. Жирова Алексея Алексеевича — начальника цеха.

(Продолжение следует).



I-26/Yak-1/Yak-3/Yak-7/Yak-9



I-26/Yak-1 à M-105 de 1939 (8721 ex)



I-27/UTI-26 à M-105 de 1940



Yak-7 à M-105 de 1941 (6399 ex)



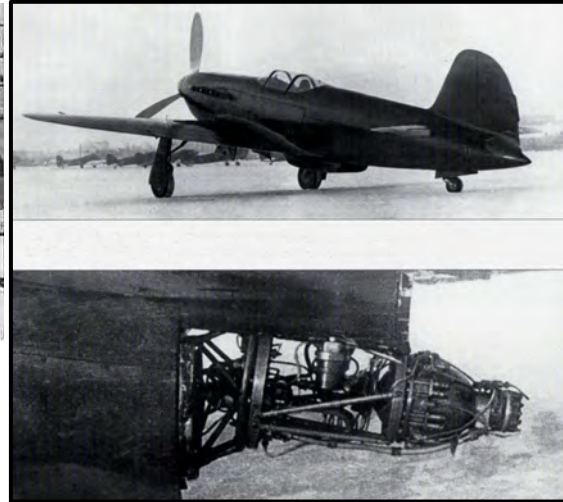
Yak-7R à statoréacteur DM-4 de 1944



Yak-9 à VK-105 de 1942 (16.769 ex)



Yak-3 à VK-105 de 1943 (4848 ex)



Yak-3RD à moteur RD-1XZ de 1944



Yak-9V de 1951

Le 9 mai 1939, il commence à développer les chasseurs : ce sont les I-26/Yak-1 (1^{er} vol le 13/1/1940), I-27 (biplace-école), I-28 (intercepteur), I-30 (modernisé). Pendant la guerre, le Yak-1 est produit à 8721 ex, le Yak-7 à 6399 ex, le Yak-9 à 16.769 ex, le Yak-3 à 4848 ex, soit un total de 36.737 ex en 1940/48. En août 1942, l'avion de liaison Yak-6 (4 passagers ou 500 kg de charge) effectue son premier vol : il est produit à 381 ex pendant la guerre. Il reçoit quatre autres prix Staline en 1942, 1943, 1946 et 1947. Le Yak-7R devait être équipé d'un moteur-fusée de Douchkine et de deux statoréacteurs, mais le projet n'est pas réalisé. Seul un Yak-7B, doté du statoréacteur DM-4S de I.A.Merkoulov, est testé en vol en 1944. En 1944/45, il teste le Yak-3 avec un moteur-fusée RD-1X3 de Glouchko : c'est le Yak-3RD.

Yak-15 (1946), Yak-17, Yak-19, Yak-23 (1947), Yak-25, Yak-30 (1948), Yak-50 (1949)



Yak-15 à Jumo rn 1946



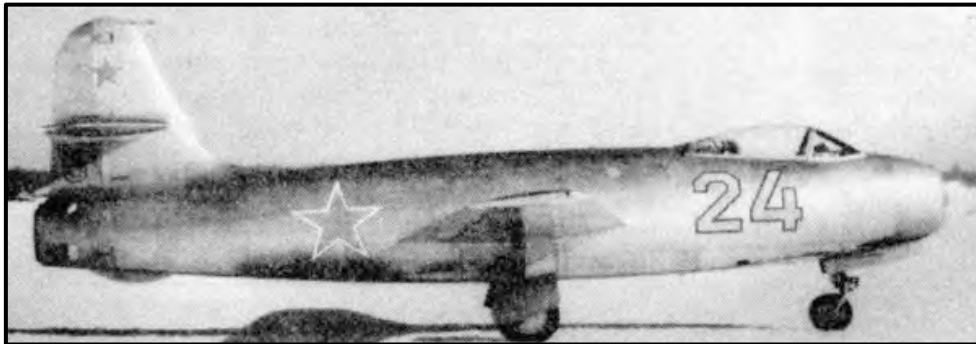
Yak-15 à RD-10



Yak-17 à Monino



Yak-17 à Prague (photo N.Pillet)



Yak-19 à RD-10F en 1947



Yak-23 à RD-500 en 1947



Yak-25 à RD-500 en 1947



Yak-30 à RD-500 en 1948 (1^{er} à aile en flèche)



Yak-50 à VK-1A en 1949 (1^{er} supersonique)

Le 24 avril 1946, c'est le premier vol du Yak-15 à moteur Jumo-004/RD-10. Il est intégré dans l'armement en mai 1947 (il est produit à 280 ex). Le Yak-17, avec un RD-10A, vole en avril 1947. Il est aussi construit en version Yak-17UTI (ils sont produits à 430 ex en 1947/49). Le Yak-19, avec un RD-10F, effectue son premier vol le 8/1/1947. Le Yak-21, avec un RD-10, effectue son premier vol en avril 1947. Le Yak-23, avec un RD-500, vole en août 1947. Il est aussi construit en version Yak-23UTI (ils sont produits à 313 ex en 1949/51).

Yak-200/210 (1953), Yak-1000 (1951), Yak-140 (1955)



Yak-200 de 1953



Yak-210 de 1953



Yak-1000 de 1951



Yak-140 à AM-11 en 1955

Hélicoptères



Choutka de 1946



Yak-100 en 1948

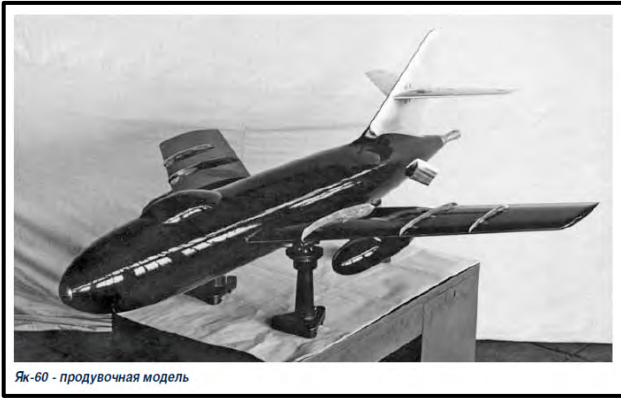


Yak-24 en 1952 (env 40 ex produits en 1956/60)



Projet de Yak-60

Yak-25/Yak-27/Yak-28



Yak-60 de novembre 1948 sert de base au Yak-120 en 1951/54



Yak-25 (120) à moteur RD-5A de 1952



Yak-25R (125) de 1952



Yak-26 (123) à moteur RD-9AK de 1956



Yak-27 (121) à moteur RD-9AK de 1956 : radar et missiles K-7 (OKB-134), K-8 (OKB-4) et K-9 (KB-1+OKB-134)



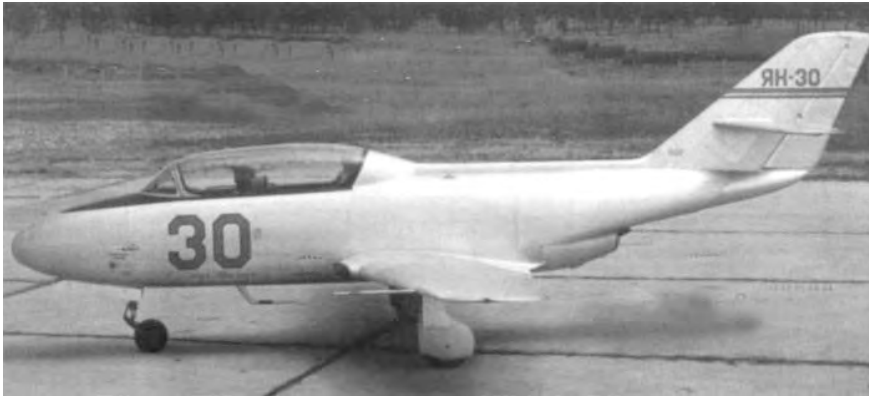
Yak-27V à moteur S-155 de Douchkine en 1956



Yak-28 (129) à P11AФ2-300 de 1958

Production : Yak-25 (483 ex) en 1954/57, Yak-25RV-1 (75 ex) en 1961/63, Yak-27 (175 ex) en 1957/62, Yak-28 (1140 ex) en 1959/71 (Yak-28B, L, I, U, R, PP, produits à Irkoutsk, Yak-28P à Novossibirsk)

Yak-30/32 – Yak-130/130M



Premier avion d'entraînement à réaction doté d'un siège éjectable (moteur RU19-300). Production : Yak-30 (4 ex) en 1960/61, Yak-32 (3 ex) en 1961.



Yak-130 : projet Yak-UTS de 1992, 1^{er} vol en 25/4/1996, production en série : usine n°21 de Nijny-Novgorod, 1^{er} vol de série le 30/4/2004, dans l'armement en 2010, production à l'usine n°125 d'Irkoutsk (109 ex en 2018, puis plus de 160). Exporté en Algérie, Bangladesh, Biélorussie, Birmanie, Éthiopie, Iran, Laos.



Yak-130M : 3 exemplaire en 2026

Yak-36/Yak-36M/Yak-38/Yak-41M/Yak-141



Yak-36 de 1964 (2 x P-27-300) : premier vol le 27/7/1964.



Yak-36M/Yak-38 de 1970 (1 x P-27V-300 + 2 x РД-36-35ФВ):
premier vol le 22/9/1970.



Yak-38 (231 ex) en 1973/88

Production : Yak-36 (4 ex), Yak-38 (231 ex) en 1973/88,
Yak-41M/141 (2 ex n°75 et 77)



Yak-41M/141 de 1987 (1 x R79 + 2 x RD-41): premier vol le 9/3/1987



Yak-141 : arrêt en 1992

Yak-40/42



Yak-40 à moteur AI-25 (32 passagers)



Yak-42F au Bourget



Projet Yak-46 de 1990



Yak-42 n°01 à moteur D-36 (120 passagers)



Yak-42LL avec moteur D-236 au Bourget



Проект Як-48

Production : Yak-40 produit à 1010 exemplaires à l'usine de Saratov en 1966/81 (export dans 18 pays de 130 ex). Yak-42 produit à 181 exemplaires à l'usine de Saratov en 1976/2004, projet Yak-42M à moteur D-436M (150-168 passagers).

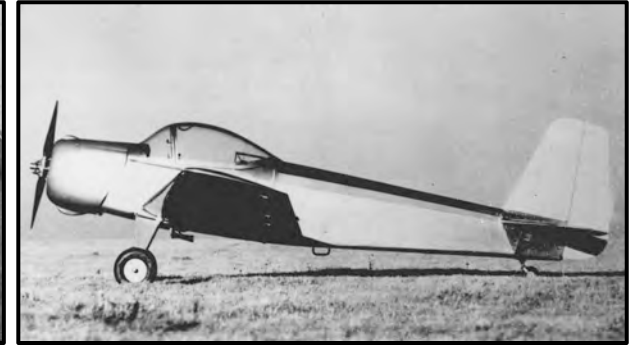
Avions sportifs



Yak-11 de 1945 (1706 ex + 3859 ex)



Yak-18 de 1946 (4930 ex).



Yak-20 de 1949



Yak-152

Dans le domaine de l'aviation sportive, l'OKB-115 construit le Yak-11 en juillet 1945. Il est produit en série à usine n°292/Saratov en 1946/50 (1706 ex), puis en Tchécoslovaquie (3859 ex jusqu'en 1955). Il est suivi par le Yak-18 en 1946 qui est déployé dans les aérodromes pour la formation des pilotes (il est produit à 4930 ex). Il est aussi produit en Chine. Puis il y a les Yak-20, Yak-18T (659 ex) en 1973/2009, Yak-50 (314 ex) en 1973/86, Yak-52 en 1974, produit en Roumanie (1870 ex), Yak-55 (218 ex) en 1986/1994, Yak-54 (22 ex) en 1994, Yak-152 en 2016.

X



Yak-44 AWACS



Yak-112 (successeur du Yak-12)

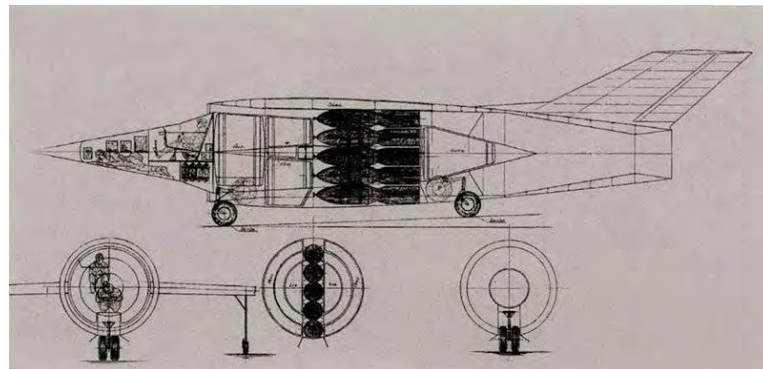
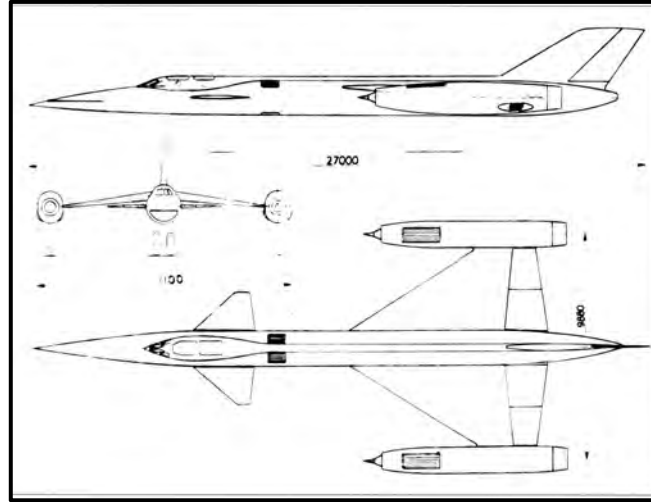
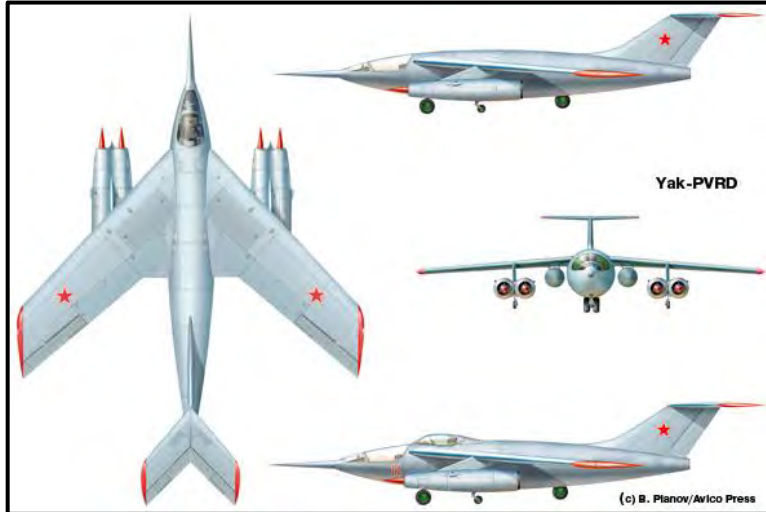


YAK-58



MS-21-300 premier vol le 28/5/2017

Projets non réalisés



Yak-40/41 à statoréacteur de 1948



Yak-35 de 1961 : concurrent du T-4 de Sukhoï et 135 de Tupolev.



Projet Yak-45 de 1969 (Chtourmovik)

Biographie de Yakovlev



А.Н. Туполев, К.Е. Ворошилов и А.С. Яковлев после церемонии вручения второй золотой медали «Серп и молот» Героя Социалистического Труда по указу от 12.07.57 г. Август 1957 г. Архив ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева».



Le 15/1/1934, l'OKB de Yakovlev est ouvert à l'usine n°115 de Moscou. Il se marie avec Lydia Roudinkina en 1934/1937, puis avec Ekaterina Mednikova, pilote d'essai (record du monde féminin sur AIR-9 en 1937), en 1938. Ils ont deux fils : Serguei en 1940, puis Alexandre en 1943. Le 11/1/1940, il est nommé ministre adjoint, chef glavka pour l'aviation expérimentale. Le 28/10/1940, il reçoit la médaille de Héros du travail socialiste avec Polikarpov, Mikouline et Klimov. Le 15/3/1941, il reçoit le prix Staline. La guerre commence le 22/6/41 et l'OKB est évacué à Novossibirsk d'octobre 1941 à mars 1942. En 1946, l'OKB reçoit une partie du personnel de l'OKB-482 de Miassichtchev qui est fermé. Le 9/7/1946, Yakovlev quitte le poste de ministre adjoint et reçoit le grade de Général-colonel-ingénieur. Il est constructeur général en 1956/84, Membre-correspondant le 29/9/1943 Académicien en 1976, Héros du travail socialiste les 28/10/1940 et 12/7/57, Prix Lénine en 1972, Prix d'état en 1941/42/43/46/47/48/77, Ordre de Lenine 27/4/1939, 28/10/1940, 6/9/1942, 25/5/1944, 2/7/1945, 15/11/1950, 31/3/1956, 31/3/1966, 23/6/1981, 17/8/1984, Ordre du travail drapeau rouge le 17/9/1975, officier de la Légion d'honneur, mort le 22/8/1989.

**Александр
Сергеевич
ЯКОВЛЕВ**

22 августа 1989 года в Москве на 84-м году жизни после тяжелой, продолжительной болезни скончался выдающийся конструктор самолетов, член КПСС, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии и Государственных премий СССР, генерал-полковник авиации, академик Александр Сергеевич Яковлев.

А. С. Яковлев родился 1 апреля 1906 года в г. Москве. После окончания в 1931 году Военно-воздушной инженерной академии им. Жуковского был направлен на работу в авиационную промышленность, где начиная с 1935 года был главным и генеральным конструктором ОКБ по проектированию самолетов. В годы Великой Отечественной войны он был заместителем наркома авиационной промышленности и внес большой вклад в обеспечение создания, организации производства и массового выпуска боевых самолетов.

Коллективом ОКБ под руководством А. С. Яковлева были созданы самолеты с высокими летно-техническими и боевыми характеристиками, среди которых знаменитые истребители «ЯК», сыгравшие большую роль в победе Советской Армии в Великой Отечественной войне, один из первых отечественных реактивных самолетов ЯК-15, всепогодные истребители-перехватчики, корабельный самолет вертикального взлета и посадки ЯК-38. Широко известны пассажирские и спортивные самолеты, созданные в этом конструкторском бюро.

Яркий талант конструктора и разносторонние знания ученого во многих областях науки и техники позволили А. С. Яковлеву



успешно решать задачи, поставленные партией и правительством по укреплению оборонного могущества и развитию народно-

го хозяйства нашей страны. Александра Сергеевича всегда отличали неутомимый поиск новых решений, творческая смелость и большие организаторские способности.

За выдающиеся заслуги перед Родиной А. С. Яковлев был дважды удостоен звания Героя Социалистического Труда, звания лауреата Ленинской премии и Государственных премий СССР, награжден многими орденами и медалями Советского Союза. Он был делегатом ряда съездов КПСС, неоднократно избирался депутатом Верховного Совета СССР.

Светлая память о выдающемся авиационном конструкторе А. С. Яковлеве — верном сыне Коммунистической партии, пламенном патриоте социалистической Родины навсегда сохранится в наших сердцах.

М. С. Горбачев, В. И. Воронин, Л. Н. Зайков, Е. К. Лигачев, В. А. Медведев, В. П. Никонов, Н. И. Рыжков, Н. Н. Слюньков, В. М. Чебриков, Э. А. Шеварднадзе, В. В. Щербицкий, А. Н. Яковлев, А. П. Бирюкова, А. В. Власов, А. И. Лукьянов, Ю. Д. Маслюков, Г. П. Разумовский, Ю. Ф. Соловьев, Н. В. Талызин, Д. Т. Язов, О. Д. Бакланов, Л. А. Воронин, И. С. Белоусов, И. С. Силаев, Г. И. Марчук, О. С. Беляков, А. Д. Лизичев, А. С. Сысцов, А. Н. Волков, А. Н. Ефимов, А. Н. Герашенко, В. А. Майсимовский, П. В. Балабуев, Р. А. Беляков, П. Д. Грушин, Н. Д. Кузнецов, Г. В. Новожилов, Г. П. Свищев, М. П. Симонов, А. А. Туполев, Е. А. Федосов, Г. Е. Лозино-Лозинский, А. А. Левинских, Ю. П. Молочников.

Successeurs

-A.A.Levinskykh (1919-2013): DG/CG en 1984/90

-Alexandre Nikolaïevitch Dondoukov (1954): Termine le MAI en 1977, entre chez Mikoyan, puis chez Yakovlev en 1984, **DG/CG en 1991/2000**, ministre industrie, science et technologie en 2000/2001, représentant de l'état dans région de Belgorod en 2002/2003, docteur es sciences, prix d'état en 1998.

-O.F.Demtchenko (1944) : Termine l'institut d'aviation de Kouybichev en 1968, usines, glavka au ministère, 1^e adjoint-directeur de l'usine chez Yakovlev en 1992, **président en 1994/2001, DG/CG en 2003/2021**, président de NPK Irkout depuis 2005/2017, 1^e adjoint CG 2017/2019, 1^e adjoint DG/CG en 2019/2021.

-Andrei Ivanovitch Boginsky (1974) : Termine faculté économie Université humanitaire en 1996, académie diplomatique MID en 2000, travaille dans banques, vice-président AutoVAZ en 2006-2009, adjoint économie et finance TsAGI en 2010-2012, directeur département industrie aéronautique Ministère industrie et commerce en 2012-2015, ministre adjoint 2015-2016, DG Vertotel Rossi en 2017/2021, **DG PAO Irkut/PAO Yakovlev le 13/12/2021**, adjoint OAK pour avions civils.

S.A.Yakovlev (1940-2024) : Termine le MAI en 1962, entre chez Yakovlev, adjoint en 1968, CP en 1972, CG adjoint en 1975/94, président du conseil des directeurs et constructeur principal de la ZAO Avions Yakovlev en 2008/2016, prix d'état.

-Vladimir Alexandrovitch Mitkine (?) : Termine institut, OKB Yakovlev, adjoint en 1989, constructeur principal du Yak-44 (AWACS) en 1991, CG adjoint en 1991/94, chef direction Aviation du ministère de l'industrie (RosProm) de mai 2000 à juillet 2001.

-Andrei Yourievitch Barbine (?) : **chef ITs Yakovlev (OKB) en avril 2024**

Usines de production

Usine de construction de machines n°115 "SKOROST":

Leningradsky Prospekt n°68 Moscou 125315

-usine n°35/475 de Smolensk:

usine d'avions de Smolensk créée en 1928, OKB de V.A.Tchijevsky jusqu'en 1938, maintenance, évacuation à Kouybychev en 1941 où elle fusionne avec l'usine n°1 (devenue Progress), usine n°475 le 3/2/1944 : ailes pour avions de Yakovlev : Yak-36/Yak-38/Yak-141, Yak-40/42, Yak-130, production série Yak-18T (+ 500 ex), Yak-112.

Production série des missiles de Berezniak à partir de 1954, agrégats de Bourane en 1979

directeurs généraux :

L.A.Serykh (1928-2012) en 1960/1995 PE70, M.G.Abramitchev, A.M.Mirochkine (1951) en 1998/2011 (ingénieur principal en 1995) ordre travail drapeau rouge pour Bourane en 1990, Serguei G.Nikolsky (1951) en 2012/2022, Andrei Toporkov en août 2022, Serguei Alexandrovitch Datsko en mai 2023

-usine n°292: usine d'avions de Saratov (Yakovlev)

production du Yak-11, La-15, MiG-15, Mi-4, Yak-24, Yak-25, Yak-27, Yak-36, Yak-38, Yak-40, Yak-42, Yak-42M (deux moteurs D-436M), Yak-42F pour les études écologiques, Yak-42E (propfan D-236), rattaché à l'OKB-52 de Tchelomei en 1960/64 (missiles P-5, P-5D, P-6, P-35 (4K44), Progress (3M44), P-500 Bazalt), production 11D/V-750 en 1958, 112E/X-58 de OKB-256.

directeurs généraux :

M.L.Vitchinkine en 1931/37, F.S.Malakhov en 1938/40, I.S.Levin (1908-2001) en 1940/50, A.I.Chibaiev (1915-1991) en 1950/55, B.A.Doubovnikov (1908-1988) en 1955/57, N.S.Denissov (1910-1997) en 1957/79 HTS, A.I.Krivokhijine (1932-1994) en 1979/85 PE77 pour Yak-38, V.G.Koniachko en 1985/87, A.V.Ermichine (1948) en 1988/2007

Usine n°116/usine de construction de machines Progress imeni N.I.Sazygine de Semenovka/Arseniev:

production des Yak-50/Yak-52/Yak-55/Yak-55M.

Usines n°35 de Smolensk et n°125 d'Irkoutsk en 1993:

production du Yak-112 (moteur Teledyne, Textron-Lycoming ou DN-200 de Rybinsk, avionique de Bendix-King)

projets: Yak-44 Awacs, Yak-46 (deux propfan D-27), Yak-48, Yak-56, Yak-58 (moteur M-14PT), Yak-130 d'entraînement (moteur AI-25TLM ou Klimov/Snecma).