

RU

## Книги конструктора А. С. Яковлева как источник по советской истории

Мамяченков В. Н.

**Аннотация.** Целью написания статьи стало исследование литературных произведений А. С. Яковлева - советского авиационного конструктора, автора нескольких книг воспоминаний, в том числе самой известной - «Цель жизни». Научная новизна статьи видится в том, что в работе впервые в отечественной историографии предпринята попытка анализа и критической оценки общественной значимости упомянутых произведений. При этом автор сформулировал собственное видение книг А. С. Яковлева, отметив такие их недостатки, как чрезмерную идеологизацию и определенную ангажированность автора в вопросах оценки достижений советского авиастроения. В результате делается вывод о том, что книги выдающегося конструктора в общем представляют собой ценный источник при изучении истории советской авиации и отечественной истории в целом.

EN

## Designer A. S. Yakovlev's Books as Source on the Soviet History

Mamyachenkov V. N.

**Abstract.** The purpose of the article is to study literary works of A. S. Yakovlev - the famous Soviet aircraft designer, author of several memoirs, including his best known work, "The Aim of Lifetime". The paper is novel in that it is the first attempt to analyse and critically assess public significance of the said works in the Russian historiography. At the same time, the researcher has articulated his own view on A. S. Yakovlev's books, noting such shortcomings as excessive ideologisation and a certain bias on the author's part regarding assessment of the Soviet aircraft industry achievements. As a result, it is concluded that, in general, the outstanding designer's books are a valuable source for studying history of the Soviet aviation and the Soviet history as a whole.

## Введение

Актуальность темы предлагаемой статьи представляется нам бесспорной уже в силу того большого интереса, который проявляют как профессиональные исследователи, так и обычные граждане к истории развития различных технологий, в том числе к истории развития авиации. Поэтому неудивительно, что произведения (прежде всего мемуары) известных ученых, конструкторов, руководителей авиапромышленности все чаще становятся объектом исследования историков науки, техники и отечественной истории в целом. Автор настоящей статьи также опубликовал работу подобного жанра [4].

Настоящая же статья посвящена литературно-мемуарному наследию одного из выдающихся советских авиационных конструкторов – А. С. Яковлева, оставившего впечатляющий след в истории отечественной авиации, как военной, так и гражданской.

Задачами исследования стали:

- обоснование теоретической базы исследования;
- описание структуры мемуаров;
- историографический анализ;
- критическая оценка исторической достоверности;
- формулировка выводов.

Теоретической базой нашего исследования стали воспоминания известных деятелей советского авиастроения, а также работы исследовательского характера, в которых так или иначе оценивается деятельность А. С. Яковлева. При этом работы мемуарного характера представлены воспоминаниями известных конструкторов, в том числе долгие годы работавших бок о бок с героем нашего исследования, таких как: Е. Г. Адлер [1], А. С. Москалев [5] и Л. Л. Селяков [9].

Работы же исследовательского характера представлены такими авторами, как Ю. В. Засыпкин [2], А. А. Левинских [3], Ю. А. Остапенко [7], Е. И. Подрепный [8], М. С. Солонин [10], Н. В. Якубович [16]. Что касается

работ самого А. С. Яковлева, то мы исследовали прежде всего издания его мемуаров разных лет [11; 12; 14], в том числе электронные [15], а также книгу «Советские самолеты» [13].

Используя как общенаучные, так и конкретно-исторические методы исследования, мы смогли сделать обоснованный вывод о практической значимости произведений А. С. Яковлева. Как нам представляется, данная значимость подтверждается прежде всего огромным массивом содержащихся в мемуарах сведений справочно-исторического характера о развитии советской авиации. Данное обстоятельство предоставляет обширные возможности ученым-историкам для исследования и анализа упомянутого процесса практически на всем протяжении советского периода истории нашего государства.

Произведения А. С. Яковлева привлекают к себе внимание хотя бы потому, что другие, равные ему по известности и вкладу в авиацию, конструкторы не оставили после себя ни мемуаров, ни других каких-либо произведений. Это относится и к С. В. Ильюшину, и к С. А. Лавочкину, и к Н. Н. Поликарпову, и к П. О. Сухому, и к А. Н. Туполеву, и к другим «великим».

### Мемуары и публицистические произведения А. С. Яковлева

Условно все издания мемуаров А. С. Яковлева мы бы разделили на четыре книги. *Первая* – это самая ранняя его небольшая по объему книга «Рассказы конструктора», изданная в 1950 году. Но именно она стала тем фундаментом, на основе которого А. С. Яковлев создавал все свои последующие произведения. По сути, «Рассказы конструктора» – это автобиография автора и рассказ о его деятельности как авиационного специалиста. При этом автор счел необходимым один из разделов работы посвятить руководителю страны – Сталину. Сделал он это, как тогда было принято, в предельно угоднической манере всемерного восхваления личных качеств вождя. Сплошь и рядом в тексте упомянутых воспоминаний можно прочесть примерно такие строки: «Мне кажется, потому и любит наш народ свою авиацию, что эту любовь воспитывает у него товарищ Сталин, потому что авиация – детище Сталина, потому что Сталин лично направляет работу наших конструкторов. Потому и зовёт советский народ своих лётчиков сталинскими соколами, а наш воздушный флот – сталинской авиацией» [12, с. 90].

Такое сверхпиеетное отношение к Сталину неудивительно, если знать биографию А. С. Яковлева, который всей своей головокружительной карьерой был обязан вниманию советского лидера. Однажды войдя в числе его фаворитов, А. С. Яковлев уже не выпадал из «обоймы» руководителей советской авиации, став в возрасте всего лишь тридцати с небольшим лет заместителем наркома авиапромышленности СССР. Впрочем, об этом в своей первой книге А. С. Яковлев не пишет ни слова, уделяя основное внимание своей конструкторской работе, причем в основном только в довоенный период. При этом он представляет читателю масштабную картину развития советской авиации и страны в целом в 1920-х – 1940-х годах.

*Вторую* свою книгу А. С. Яковлев опубликовал уже в 1964 году, причем в гораздо большем объеме (интересно, что она вышла в издательстве «Детская литература»). Эта книга была уже богато иллюстрирована (в том числе цветными фото) и содержала несравнимо больший объем информации, чем первая. При этом значительное место в книге отводилось событиям Великой Отечественной войны, и прежде всего – процессу организации авиационного производства на эвакуированных в Сибирь и на Урал предприятиях. В целом А. С. Яковлев доводит повествование уже до 1961 года, заканчивая его описанием своих восторженных впечатлений от XXII съезда правящей партии – КПСС – и Тушинского парада (на нем был представлен целый ряд новейших образцов боевых и гражданских самолетов).

Но что сразу же бросается в глаза при прочтении второй книги А. С. Яковлева, это то, что с ее страниц практически полностью исчезло имя Сталина. При этом присутствие вождя чувствуется только по таким словам, как «руководство страны», «члены Политбюро», «члены ЦК», «Ставка верховного главнокомандования» и т.д. Автор упомянул имя Сталина один единственный раз, когда в конце книги сказал о «развенчании культа личности» [11, с. 329]. Вынужденно подчиняясь цензурным требованиям, А. С. Яковлев пишет дифирамбы уже новому лидеру страны – Н. С. Хрущеву, называя его «неутомимым энтузиастом ракетной техники» [Там же, с. 321].

Интересным местом этой второй книги А. С. Яковлева является его рассказ о своих зарубежных поездках 1930-х годов, но, правда, пока без упоминания о встречах с фашистским лидером Италии – Муссолини, а также нацистскими заправилами Третьего рейха – Гитлером, Геббельсом, Гиммлером, Риббентропом.

*Третья* книга А. С. Яковлева, вышедшая в свет в 1967 году, называлась «Цель жизни» и представляла собой развитие его мемуаров, которые в дальнейшем еще не раз переиздавались с небольшими дополнениями. По сути, в этой книге мемуары автора нашли свое логическое завершение. Здесь А. С. Яковлев довольно подробно рассказал о своих впечатлениях от осмотра немецких авиационных заводов, а также о встречах с руководителями Третьего рейха и самыми известными немецкими авиаконструкторами: В. Мессершмиттом, К. Танком и Э. Хейнкелем. Здесь же он впервые рассказал о крайне интересном эпизоде советско-германских отношений довоенного периода – закупке накануне войны практически всех моделей немецкой военной авиатехники.

Именно в «Цели жизни» А. С. Яковлев с наибольшей полнотой изложил свою, если можно так сказать, философию конструкторской деятельности. При этом он подробно рассказал о процессе создания новых моделей самолетов и о процессе их серийного производства, сделав это в весьма увлекательной манере. И именно поэтому книга до сих пор пользуется неослабевающим вниманием читателей.

Но, к сожалению, на страницах этой книги А. С. Яковлев не удержался от неблагоприятного поступка – подверг беспощадной критике уже нестрашного для него поверженного Н. С. Хрущева. Поводом послужила

мелочная обида конструктора за нелестные высказывания советского лидера в его адрес: Н. С. Хрущев со свойственной ему беспардонностью высказал недовольство тем, что А. С. Яковлев «пишет книжки», «участвует в кино» и «связался с пионерами». При этом второе замечание касалось участия А. С. Яковлева в создании советско-французского фильма «Нормандия-Неман», а третье – его выступления перед детьми с рассказами об авиации.

Зато начиная с 1967 года на страницы мемуаров А. С. Яковлева уже прочно возвращается имя Сталина: автор снова много, подробно и с нескрываемым уважением рассуждает о личных качествах Сталина как человека, полководца, его ведущей роли в развитии советской авиации. Правда, уже наученный горьким цензурным опытом, А. С. Яковлев, видимо, на всякий случай «страхует» себя рассуждениями о маловероятности того, что Сталин не знал, например, о преступлениях Берии [14, с. 509].

Наконец, последняя, *четвертая*, книга воспоминаний А. С. Яковлева вышла в свет в 2016 году к 110-летию со дня рождения конструктора, но уже в непривычном электронном виде [15]. На сегодня это самое полное издание известнейшего советского конструктора, в которое вошли отдельные моменты, никогда не публиковавшиеся ранее (поскольку А. С. Яковлев скончался еще в 1989 году, то, естественно, возникают вопросы к издателям этой последней книги мемуаров относительно достоверности и правомерности появления в данном издании указанных моментов).

Завершая краткий обзор произведений А. С. Яковлева, надо еще сказать и о его малоизвестной книге «Советские самолеты» [13]. Между тем эта книга (изданная, кстати, на хорошей мелованной бумаге, что нечасто случалось в СССР) заслуживает пристального внимания всех интересующихся историей отечественной (и не только) авиации. Это произведение А. С. Яковлева без всяких оговорок следует назвать Малой энциклопедией советской авиации. Такой вывод можно сделать, просто пробежав глазами названия отдельных глав книги: «Легкомоторная авиация», «Экспериментальные, мелкосерийные и морские самолеты», «Двигатели», «Отечественная школа самолетостроения», «Развитие летно-технических характеристик отечественных самолетов» и даже «Зарубежная авиация».

Книга дает довольно полное представление об основных этапах развития советского авиастроения: она снабжена весьма внушительным справочным аппаратом, содержащим не только летно-технические данные огромного количества самолетов (как военных, так и гражданских), но даже перечень мировых рекордов, установленных советскими летчиками, а также подробную хронику советских дальних перелетов. Наконец, книга содержит большое количество фотографий отечественных и зарубежных самолетов, а также подробных схем их компоновки.

### Произведения А. С. Яковлева как исторический источник: критика и оценка

Как нам представляется, мемуары и научно-популярные книги А. С. Яковлева в целом *следует оценить как весьма ценный источник по истории советского самолетостроения, советской авиации вообще, а также по истории Советского Союза в целом*, особенно с учетом того, что других подобных мемуаров авиационных деятелей равновеликого масштаба мы не имеем.

Не будет преувеличением заявить, что оставить после себя такое литературное наследие мог только человек в высшей степени незаурядный. В этой связи будет уместно привести слова Е. Г. Адлера, весьма критически относившегося к А. С. Яковлеву, но оставшегося порядочным человеком в отношении к памяти своего шефа: «Оставив при себе обиды и недовольство, я легко и непринужденно вспомнил все то прекрасное, чем был одарен в избытке наш знаменитый руководитель:

- ясный, трезвый, энциклопедический ум;
- безошибочный, изысканный, верный вкус в области формы и цвета;
- твердую, непреклонную волю в достижении раз поставленной цели, неуклонное стремление к преодолению неизбежных препятствий на пути к ней, доведение дела до конца;
- органическое сочетание технической эстетики с научной целесообразностью, склонностью к тому, что теперь стало именоваться словом дизайн;
- пристрастие к порядку во всем, незаурядные организаторские способности;
- сочетание суровости и чувства юмора, личное обаяние» [1, с. 229].

В то же время нельзя закрывать глаза на то, что мемуарам А. С. Яковлева присущ, на наш взгляд, целый ряд недостатков. К ним следует отнести прежде всего *субъективизм и желание представить себя в выгодном для потомков свете*. Но это, мы бы сказали, наиболее извинительный недостаток, так как он присущ практически всем произведениям мемуарного жанра. В частности, А. С. Яковлев ненавязчиво убеждает читателя в том, что у него всегда был самый маленький авиазавод, количество станков и лабораторного оборудования на котором было не больше, чем у других конструкторов. Именно этими аргументами А. С. Яковлев однажды был вынужден оправдываться перед Сталиным (тот получил донос на конструктора, которого уличали в злоупотреблении служебным положением как заместителя наркома) [14, с. 495-496]. В другом случае А. С. Яковлев рассказывает, как упрощил Сталина освободить из заключения несправедно осужденного известного журналиста Евгения Рябчикова [Там же, с. 119-120]. Аналогично конструктор описывает, как он (в том числе) уговорил вождя освободить из следственного изолятора заместителя наркома В. П. Баландина [Там же, с. 277]. Наконец, еще в одном случае Сталин, якобы по просьбе конструктора, прекратил варварскую вырубку деревьев на бульварах Москвы [Там же, с. 506-507].

Но есть в произведениях (особенно в мемуарах) А. С. Яковлева и более серьезные недостатки. Так, например, *все они до предела заидеологизированы и буквально пронизаны советской апологетикой*. Конечно, здесь надо учитывать жесткие требования цензуры того времени, но и уровень *самоцензуры* у А. С. Яковлева явно «зашкаливает». Так, если верить автору, то советские самолеты, как правило, превосходили немецкие по своим характеристикам, а советские летчики, безусловно, были лучшими в мире. При этом он не приводит цифры огромных потерь советской авиации в годы Второй мировой войны, а они, как известно, значительно превосходили потери немецких военно-воздушных сил.

Отметим и еще один недостаток произведений А. С. Яковлева – *демонстративно-неуважительное отношение к противнику*. Такое отношение еще можно понять, когда речь шла о нацистских лидерах. Так, если верить А. С. Яковлеву, Адольф Гитлер при встрече с ним выглядел так: «Фигура мешковатая, наружность невыразительная. Пресловутый чуб на лбу, серые, водянистые глаза, нездоровый, серовато-желтый цвет лица, неэнергичное пожатие влажной мясистой руки». Под стать фюреру выглядели в глазах А. С. Яковлева и его соратники. Например, Геббельс вызвал у конструктора ассоциацию с «маленькой хромой обезьянкой», у которой были «наглые, бегающие глазки, совершенно желтое, испещренное следами многочисленных угрей лицо и прилизанная лопухая голова». Еще один соратник фюрера – Гиммлер – произвел на А. С. Яковлева просто «омерзительное впечатление», так как имел «узкие, змееподобные губы, маленькие холодные крысиные глазки, прикрытые пенсне... Временами казалось, что Гиммлер смотрит так, как смотрит удав, не мигая» [Там же, с. 243-244].

Но непонятно, почему и немецкие авиаконструкторы тоже в большинстве своем произвели на А. С. Яковлева отталкивающее впечатление. Так, В. Мессершмитт у него был «высокий, худой, с большой головой, острыми, злыми, но умными глазами», причем «любезность в отношении русских ему давалась с большим трудом». Другой немецкий конструктор – К. Танк – показался А. С. Яковлеву излишне «самодовольным» и т.д. [Там же, с. 227, 234-235].

О знаменитых немецких летчиках-асах, список личных побед которых значительно (в разы) превосходил аналогичный показатель советских пилотов, автор мемуаров вообще ничего не пишет. Кстати, *умолчание важных и интересных фактов* – еще один существенный недостаток книг А. С. Яковлева. Но если полное умолчание о своей личной жизни (о которой, между прочим, в наши дни много пишут в Интернете) вполне можно понять, то забвение ряда общеизвестных фактов истории нашей страны и авиации, в частности, вызывает, мягко говоря, недоумение. Например, А. С. Яковлев ничего не пишет о так называемом «деле авиаторов» (по которому, кстати, был осужден его прямой начальник – нарком А. И. Шахурин, а также ряд других авиационных деятелей). Он вообще обходит стороной вопрос о послевоенных репрессиях в СССР (в отличие от довоенных, которым он все-таки уделил внимание).

Но, пожалуй, самым неприятным недостатком книг именитого конструктора является то, что он *так или иначе, вольно или невольно извращает историческую правду*. Так, говоря о работе немецких авиационных специалистов и ракетчиков в СССР в послевоенные годы, А. С. Яковлев ограничивается одной короткой фразой: «Как известно, немецкие специалисты прибыли в Советский Союз, но попытка их использования не привела к положительным результатам, хотя и обошлась очень дорого» [Там же, с. 464].

Между тем это не соответствует действительности. В наши дни историки авиации приходят к другому выводу: «Если оценивать влияние немецкого опыта в целом на развитие реактивной авиации в СССР, то оно было, безусловно, значительно и полезно. Без освоения в СССР производства немецких турбореактивных двигателей было бы невозможно появление уже в 1946 году отечественных реактивных самолетов. В 1946-1947 годах советские заводы выпустили 533 двигателя РД-10 и 1144 РД-20, являвшихся копиями Jumo-004 и BMW-003. Они устанавливались на всех первых советских реактивных истребителях – Як-15, Як-17, МиГ-9, Ла-15 и других» [6]. Мы уже не говорим о том, что самая знаменитая ракета С. П. Королева – Р-7 – во многом была скопирована с немецкой V-2.

Точно так же искажением исторической правды являются покровительственно-уничижительные рассуждения С. А. Яковлева о деятельности известнейшего советского конструктора Н. Н. Поликарпова. Суть их сводится к тому, что последнего, видите ли, «обогнали молодые безвестные конструкторы» (понятно, что здесь А. С. Яковлев имел в виду и себя), а «в работе его преследовали неудачи», в результате чего Н. Н. Поликарпов мог «оказаться с пустыми руками перед Родиной в самое тяжелое для нее время» [14, с. 287].

Но все, кто хоть сколько-нибудь знаком с историей советского авиастроения, знают, что это заведомая неправда: Н. Н. Поликарпов успешно работал над созданием самых современных истребителей до последних дней своей жизни, и только драматическое стечение обстоятельств помешало ему запустить в серию отличные самолеты И-180 и И-185.

Наконец (в продолжение только что сказанного), неприятным моментом воспоминаний А. С. Яковлева является его *категорическое отрицание важной роли авиационного ленд-лиза в годы войны*. При этом свое мнение он обосновал таким слабым и неубедительным аргументом: «...в Соединенных Штатах Америки за годы войны было выпущено 297 тысяч самолетов, из них Советский Союз получил всего около 14 тысяч» [Там же, с. 443]. Если бы А. С. Яковлев поинтересовался перечнем и количеством стратегических материалов, поставленных для советской авиапромышленности по ленд-лизу, то он, возможно, изменил бы свое мнение об эффективности помощи союзников. В этой связи напомним только две широко известные, массово растиражированные в литературе и Интернете, никем уже давно не оспариваемые цифры: поставки союзниками по ленд-лизу алюминия и авиационного бензина составили от их производства в годы войны в СССР соответственно более 100 и более 50%. Комментарии тут, как говорят, излишни – ведь алюминий и бензин являются двумя

важнейшими компонентами, обеспечивающими производство промышленностью самолетов и боеспособность военно-воздушных сил любой страны.

## Заключение

Завершая разговор о книгах легендарного конструктора, следует еще раз отметить следующее: читая их, надо ясно отдавать отчет в том, что автор постоянно находился в тисках цензурных (и не только) требований, которые, возможно, до неузнаваемости изменили сам дух его воспоминаний. Здесь на память приходят слова, сказанные кем-то из хорошо знавших А. С. Яковлева: «Самое интересное в его мемуарах то, о чем он... не написал».

В этой связи известный тележурналист Леонид Элин оставил примечательные воспоминания о встрече с А. С. Яковлевым: «Во время одной из наших последних встреч Александр Сергеевич на несколько минут оставил меня одного в гостиной, а потом возвратился с объемными томами в тисненой яковлевской обложке, положил их на стол и сказал: “Вот я попробовал рассказать всю правду о нашей эпохе и попросил опубликовать это через 40 лет после моей смерти. Здесь о Сталине, о других государственных деятелях, о нашем времени (напомню, это было в 1986 году)”. Мне, конечно, очень хотелось заглянуть, хотя бы на несколько минут в эти бесценные записи, но Александр Сергеевич этого не предложил» [7, с. 530]. Если верить этим воспоминаниям Л. Элина, то, возможно, уже через пять лет мы сможем прочитать мемуары А. С. Яковлева в совершенно иной редакции. Ждать осталось недолго.

В то же время, повторим, и в современном состоянии книги А. С. Яковлева заслуживают пристального внимания историков и всех интересующихся историей советской авиации и нашей страны: настолько увлекательно они представлены в мемуарах автора, настолько интересной представляется описываемая им канва исторических событий с вплетенной в нее биографией самого конструктора.

Нет сомнения, что его мемуары и в перспективе будут постоянно проверяться на соответствие историческим реалиям, а результаты таких «проверок» будут во многом зависеть от субъективного отношения исследователей к объекту изучения.

## Примечания

Яковлев Александр Сергеевич (1906–1989), советский авиаконструктор. Дважды Герой Социалистического Труда. Лауреат Ленинской и семи Государственных премий. Депутат Верховного Совета СССР. Награжден восемью орденами Ленина и многими другими орденами и медалями. Генерал-полковник авиации. Академик АН СССР.

Адлер Евгений Георгиевич (1914–2004), советский авиаконструктор, лауреат Государственной премии СССР. В 1932–1952 и в 1955–2001 гг. работал в ОКБ А. С. Яковлева. Награжден орденом Трудового Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды и медалями.

Москалевым Александр Сергеевич (1904–1982), советский авиаконструктор, профессор, кандидат технических наук, инженер-полковник. Автор 35 конструкций и модификаций летательных аппаратов. Родоначальник стреловидной формы дельта-крыла, давшей резкий толчок развитию реактивной сверхзвуковой авиации. Создатель уникальных по своим техническим данным самолетов САМ-5, САМ-7, САМ-10, САМ-13 и других. Награжден орденами Красной Звезды, «Знак Почёта» и медалями, в том числе Золотой медалью имени академика С. П. Королева.

Селяков Леонид Леонидович (1916–2002), советский авиаконструктор. Работал с В. М. Мясищевым, А. Н. Туполевым, А. С. Яковлевым (с 1946 г. по 1951 г.). Лауреат Ленинской и Государственной премий. Награжден орденами Ленина, Отечественной войны II степени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды и медалями.

Ильюшин Сергей Владимирович (1894–1977), советский авиаконструктор, разработчик самого массового боевого самолёта в истории – штурмовика Ил-2. Трижды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и восьми Государственных премий. Награжден восемью орденами Ленина и многими другими орденами и медалями. Генерал-полковник инженерно-технической службы. Академик АН СССР.

Лавочкин Семён Алексеевич (1900–1960), советский авиационный конструктор, дважды Герой Социалистического Труда. Лауреат четырёх Государственных премий. Награжден тремя орденами Ленина и многими другими орденами и медалями. Генерал-майор инженерно-технической службы.

Поликарпов Николай Николаевич (1892–1944), русский и советский авиаконструктор. Герой Социалистического Труда. Лауреат двух Государственных премий. Награжден двумя орденами Ленина и многими другими орденами и медалями. Является одним из основоположников советской школы самолётостроения. Созданные под его руководством истребители И-15 бис, И-153 «Чайка» и И-16 стали основой истребительной авиации СССР 1934–1941 годов, за что конструктор заслужил репутацию «короля истребителей».

Сухой Павел Осипович (1895–1975), советский авиаконструктор, доктор технических наук, один из основателей советской реактивной и сверхзвуковой авиации. Дважды Герой Социалистического Труда. Лауреат Ленинской и двух государственных премий, а также премии № 1 им. А. Н. Туполева (посмертно). Награжден тремя орденами Ленина и многими другими орденами и медалями.

Туполев Андрей Николаевич (1888–1972), советский авиаконструктор, доктор технических наук. Трижды Герой Социалистического Труда. Лауреат Ленинской и пяти Государственных премий. Награжден восемью орденами Ленина и многими другими орденами и медалями. Под его руководством спроектировано свыше

100 типов самолётов, 70 из которых строились серийно. На его самолётах установлено 78 мировых рекордов, выполнено около 30 выдающихся перелётов. Генерал-полковник-инженер. Академик АН СССР.

Мессершмитт Вильгельм (Вилли) Эмиль (1898-1978), немецкий авиаконструктор и производитель самолётов-истребителей, в том числе знаменитого Me-109 и реактивного Me-262.

Танк Курт Вальдемар (1898-1983), немецкий авиаконструктор. Создатель знаменитого самолета-разведчика ФВ-189 («Рама»), истребителя ФВ-190 и других известных самолетов.

Хейнкель Эрнст (1888-1958), немецкий авиаконструктор, создатель ряда истребителей и бомбардировщиков. Основатель фирмы Heinkel.

Согласно постановлению Совмина СССР от 17 апреля 1946 г. в октябре того же года предписывалось «оставить» в страну более тысячи немецких специалистов по самолетам, двигателям и приборам на специально подготовленные авиационные предприятия в районе Москвы и Куйбышева. Общее же число намеченных к депортации ученых, инженеров и рабочих всех специальностей составляло примерно 2200 человек. С учетом членов семей численность депортируемых немцев составила 6-7 тыс. человек. – В. М.

## Источники | References

1. Адлер Е. Г. Земля и небо: записки авиаконструктора. М.: РусАвиа, 2004. 237 с.
2. Засыпкин Ю. В. Страницы жизни А. С. Яковлева. М.: Авико-пресс, 2006. 68 с.
3. Левинских А. А. Авиаконструктор Александр Сергеевич Яковлев: к 90-летию со дня рождения. М.: МГТ, 1996. 61 с.
4. Мамяченков В. Н. О чем написал и о чем умолчал в своих мемуарах бывший нарком авиационной промышленности СССР А. И. Шахурин: размышления и критика // Одна на всех трагедия и одна Победа: Международная научно-практическая конференция к 80-летию начала Великой Отечественной войны. Оренбург: ОГПУ, 2021. С. 191-197.
5. Москалев А. С. Голубая спираль [Электронный ресурс]. URL: [http://militera.lib.ru/memo/russian/moskalev\\_as/index.html](http://militera.lib.ru/memo/russian/moskalev_as/index.html) (дата обращения: 22.07.2021).
6. Немецкие специалисты в СССР [Электронный ресурс]. URL: <https://lib.sale/uchebnik-aviatsiya/nemetskie-spetsialisty-sss-104422.html> (дата обращения: 22.07.2021).
7. Остапенко Ю. А. Великий Яковлев. Цель жизни гениального авиаконструктора. М.: Яуза; Эксмо, 2013. 540 с.
8. Подрепный Е. И. Реактивный прорыв Сталина. М.: Яуза; Эксмо, 2008. 576 с.
9. Селяков Л. Л. Тернистый путь в никуда. Записки авиаконструктора. М.: 4-й филиал Воениздата, 1997. 256 с.
10. Солонин М. С. На мирно спящих аэродромах. М.: Яуза, 2008. 576 с.
11. Яковлев А. С. Рассказы авиаконструктора. М.: Детская литература, 1964. 344 с.
12. Яковлев А. С. Рассказы конструктора. М.: Воениздат МВС СССР, 1950. 96 с.
13. Яковлев А. С. Советские самолеты. М.: Наука, 1978. 400 с.
14. Яковлев А. С. Цель жизни. Записки авиаконструктора. Изд-е 2-е, доп. М.: Политиздат, 1970. 623 с.
15. Яковлев А. С. Цель жизни. Записки авиаконструктора [Электронный ресурс]. URL: <https://clado.vip/5/2/4/cel-zhizni-zapiski-aviakonstruktora-yakovlev-aleksandr-2016-biografii-i-memuary-fb2-pdf.html> (дата обращения: 22.07.2021).
16. Якубович Н. В. Истребители Яковлева. М.: Яуза; Эксмо, 2008. 448 с.

## Информация об авторах | Author information



**Мамяченков Владимир Николаевич**<sup>1</sup>, д. ист. н., доц.

<sup>1</sup> Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург



**Matyachenkov Vladimir Nikolajevich**<sup>1</sup>, Dr

<sup>1</sup> Ural State University of Economics, Yekaterinburg

<sup>1</sup> [matyachenkov@mail.ru](mailto:matyachenkov@mail.ru)

## Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 16.07.2021; опубликовано (published): 15.09.2021.

**Ключевые слова (keywords):** А. С. Яковлев; мемуары; советская авиация; история; Великая Отечественная война; A. S. Yakovlev; memoirs; Soviet aviation; history; The Great Patriotic War.