

активно участвовали в освобождении региона от временной нацистской оккупации, внося весомый вклад в приближение Победы.

Список использованных источников и литературы

1. Гальдер Ф. Военный дневник: Ежедневные записи начальника Генерального штаба сухопутных войск. 1939—1942 гг. : [пер. с нем.], Т. 3, кн. 2. М. : Воениздат, 1971. 367 с.
2. Гудериан Г. Опыт войны с Россией // Итоги второй мировой войны. М. : Ин. лит., 1957. С. 111—134.
3. Малышева Е. М. Во имя Отечества. Патриотизм народа в 1941—1945 гг. М. : ВЕЧЕ, 2011.
4. Малышева Е. М. Испытание. Социум и власть: проблемы взаимодействия в экстремальных условиях Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Майкоп, 2000.
5. Орджоникидзевская правда. 1942. 7 марта.
6. Типпельскирх К. Оперативное решение командования // Итоги второй мировой войны. М. : Ин. лит., 1957. С. 68—88.
7. Эренбург И. Кавказ // Социалистическая Осетия. 1942. 19 нояб.

УДК 930.23

В. Н. Мамяченков, доктор исторических наук, доцент

Уральский государственный экономический университет, Екатеринбург, *matyachenkov@mail.ru*

О чем написал и о чем умолчал в своих мемуарах бывший нарком авиационной промышленности СССР А. И. Шахурин: размышления и критика

Статья посвящена книге воспоминаний А. И. Шахурина, бывшего в 1940—1946 годах наркомом (министром) авиационной промышленности СССР. Подчеркивается, что мемуары государственных деятелей Советского Союза всегда представляли и представляют большой интерес для всех интересующихся историей Отечества. Обращается внимание на то, что А. И. Шахурин был типичным представителем «сталинской когорты» руководителей. Констатируется, что основную часть своих мемуаров бывший нарком посвятил работе возглавляемой им отрасли в годы Великой Отечественной войны. Утверждается, что автор мемуаров либо сознательно не упомянул целый ряд весьма важных событий своей деятельности, либо этот материал был сокращен цензурой.

Ключевые слова: А. И. Шахурин, мемуары, Великая Отечественная война, авиационная промышленность.

Мемуары государственных деятелей нашей страны, когда-то в прошлом определявших пути развития отраслей, регионов и целых стран, всегда представляли и представляют большой интерес для всех, кто интересуется историей Отечества. Что, впрочем, неудивительно: именно воспоминания известных людей дают возможность получить информацию об исторических событиях, что называется, «из первых рук». При этом, конечно, указанные источники имеют и свои недостатки: субъективность, боязнь раскрыть какие-либо (действительные или мнимые) секретные сведения, наконец, желание представить себя и свои действия в выгодном для потомков свете.

Для написания данной статьи мы использовали воспоминания Алексея Ивановича Шахурина¹, типичного представителя «сталинской когорты» руководителей, бывшего наркомом (министром) авиационной промышленности СССР в 1940—1946 годах и оставившего до-

¹ Шахурин Алексей Иванович (1904—1975). Генерал-полковник инженерно-авиационной службы (1944). Герой Социалистического Труда (1941). С апреля 1938 г. — первый секретарь Ярославского, с января 1939 г. — Горьковского обкома ВКП(б). В январе 1940 — январе 1946 г. — народный комиссар авиационной промышленности СССР. В 1946 г. осужден на 7 лет лишения свободы. В 1953 г. полностью реабилитирован. С 1959 г. — на пенсии. Награжден двумя орденами Ленина, орденом Красного Знамени, орденом Суворова I степени, орденом Кутузова I степени, орденом Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды. Член ЦК ВКП(б) в 1939—1946 гг. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище. — *В. М.*

вольно интересные воспоминания о годах Великой Отечественной войны. Действительно, шесть из десяти глав воспоминаний бывшего министра посвящены деятельности возглавляемого им министерства именно в военные годы и только четыре — предвоенным годам, в которые он начинал свою карьеру. Немаловажно также подчеркнуть, что мемуары увидели свет уже после смерти их автора [8].

Надо сказать, что карьера у А. И. Шахурина была просто головокружительной: путь от парторга ЦК партии до наркома авиапромышленности СССР занял у него менее двух с половиной лет (с августа 1937 по январь 1940 года)! Конечно, такое было возможно только в период массовых репрессий, буквально «выкосивших» значительную часть руководящих партийных и хозяйственных чиновников. Но сам Шахурин никак не рассуждает на эту тему, рассматривая свое стремительное продвижение по служебной лестнице исключительно как неожиданно проявленное к нему доверие со стороны верхушки партии и прежде всего Сталина.

Надо сказать, что Шахурину повезло — он стал первым секретарем Ярославского обкома ВКП(б) в апреле 1938 г., когда после мартовского постановления ЦК ВКП(б) «О рассмотрении парторганизациями апелляций исключенных из ВКП(б)» вал репрессий пошел на спад. Но, конечно, так или иначе, он не мог не замечать массовых беззаконий, творимых органами НКВД, и хотя бы косвенным образом в них не участвовать, он не мог не знать, что оба его предшественника на посту руководителя области — А. Р. Вайнов и Н. Н. Зимин — были расстреляны, первый — в сентябре 1937-го, второй — в сентябре 1938 г., уже в период работы в Ярославской области Шахурина. Он не мог не знать, что та же участь постигла второго секретаря обкома партии И. А. Нефедова, председателя облисполкома Г. Г. Закржицкого, что только работников областного масштаба в числе репрессированных оказалось более 500 человек [5].

Впрочем, имеются свидетельства и прямого участия Шахурина в репрессиях: так, при его содействии в 1938 г. были арестованы второй секретарь обкома П. Я. Саломехин, заведующий одним из отделов обкома Ф. И. Громов, секретарь горкома Л. И. Тихомиров, уполномоченный областного комитета заготовок СНК СССР Н. В. Мартынов, секретари райкомов И. М. Белков и В. Н. Котов, управляющий областным кинотрестом М. М. Цветков и другие работники, впоследствии реабилитированные [9]. Но об этом в своих мемуарах Шахурин, конечно, ни словом не обмолвился.

Интересно, что в первом издании своих воспоминаний 1983 г. Шахурин (точнее, редактор или цензор его мемуаров) только ссылается на упомянутое выше постановление ЦК партии от марта 1938 г. В частности, он пишет: «В соответствии с этим указанием Центрального Комитета обком и горком партии стремились сделать все, чтобы помочь быстрее разобраться в этих делах, призывали коммунистов работать не оглядываясь, с доверием к окружавшим их товарищам, руководствуясь только интересами партии и государства. Не знаю, как в других местах, но у нас это сыграло большую роль в оздоровлении обстановки в партийных организациях, активизации их работы. Восстановленные в партии коммунисты вновь вливались в партийные коллективы. Появилась уверенность в работе, поднялась ответственность за порученное дело» [8, с. 29]. А вот в третьем издании 1990 г. уже появился пассаж о том, как Шахурин не побоялся вступить в откровенный конфликт с начальником Ярославского УНКВД А. М. Ершовым¹, закончившийся снятием последнего с должности.

Еще более интересно, как Шахурин пишет о своей работе на посту руководителя (первого секретаря обкома партии) Горьковской (в наши дни — Нижегородской) области (его «перебросили» туда уже в январе 1939 г.). Узнав о решении ЦК направить его на новую работу, он «зашел к товарищу, который занимался Горьковской областной парторганизацией. Попрошил рассказать, как там идут дела, на что нужно обратить внимание. Мне ответили, что

¹ Ершов (Лурье) Андрей Мартемьянович (1901—1940), майор госбезопасности. В органах ВЧК — ОГПУ — НКВД с 1920 г. С марта 1936 г. по декабрь 1938 г. — начальник УНКВД по Ярославской области. Главный организатор массовых репрессий в Ярославской области, председатель «тройки» НКВД. Награжден орденом Красной Звезды и знаком «Почетный работник ВЧК-ГПУ». Депутат Верховного Совета РСФСР 1-го созыва. Расстрелян. Не реабилитирован. — В. М.

сейчас там работает первым секретарем неплохой товарищ, но у него нет нужной для такой индустриальной области инженерной подготовки».

Здесь Шахурин скромно умалчивает о том, что этим «неплохим товарищем» был не кто иной, как Ю. М. Каганович¹, один из четырех печально известных в отечественной истории братьев. Вся деятельность Кагановича в Горьковской области была отмечена длинным шлейфом кровавых репрессий: будучи членом «тройки» НКВД он был причастен к гибели и крушению судеб, без преувеличения, многих тысяч людей. Именно при его участии горьковская партийная организация понесла огромные потери.

Разгром этот завершился уже при новом секретаре обкома — Шахурине. Так, 1 сентября 1939 г. особым совещанием НКВД были осуждены к 8 и 5 годам исправительно-трудовых лагерей начальник политотдела Верхне-Волжского речного пароходства М. Э. Симонов, пять работников Балахнинской картонной фабрики во главе с директором Ф. М. Мишиным, шесть работников особого строительства УНКВД, бывший директор краевых курсов марксизма-ленинизма В. С. Володарский (Миллер). За участие в «террористической организации», якобы существовавшей в Горьковском индустриальном институте, были осуждены преподаватели этого института Ф. М. Васяев, Г. И. Разумов, М. З. Завьялов, М. А. Соколов. Впоследствии все они были реабилитированы [7].

Но Шахурин в своих мемуарах с каким-то неестественным, наигранным оптимизмом пишет следующее: «Горьковская парторганизация была здоровой, такой и осталась. Коммунисты могли очень крепко покритиковать обком или горком, его работников или поддерживать такую критику, но стоило в этой критике появиться элементам фальши, личных счетов, они немедленно отвергали все наносное, поддерживали руководителей. Об этом у меня сохранились светлые воспоминания, как и вообще о работе в Горьковской парторганизации. Коммунисты хорошо принимали того, кто честно говорил о трудностях, по-деловому ставил задачи» [8, с. 35]. Вот так. Ни больше и ни меньше.

Вообще о своей работе в качестве руководителя Ярославской и Горьковской областей он пишет исключительно в «хозяйственном» разрезе, постоянно напоминая о своей невероятной загруженности. Этому как раз можно охотно поверить, так как в условиях господства командно-административной системы управления по-иному и не могло быть: повсюду активно насаждался характерный для нее «ручной» стиль управления. Поэтому в мемуарах можно прочесть следующее:

«Несмотря на то что руководящие работники на заводах были опытные, знающие дело, в основном коммунисты, все равно требовалась помощь райкомов, обкома. Многое подчас самому заводу трудно решить. Автозавод, например, подводили поставщики — и нужно вмешиваться. Литье, прокат, химические изделия, резина, электротехника и многое-многое другое требовалось этому гиганту, чтобы ритмично работал конвейер, ежедневно отгружалась продукция. Так что обкому приходилось быть всегда начеку. Иногда телефонный звонок секретарю другого обкома или телеграмма в парторганизацию завода-поставщика — и сделано многое. Так и по другим заводам. У каждого свои трудности. Многим предприятиям помогала и сама область, особенно мелким. Повседневных забот требовали торговля, снабжение населения продуктами, работа столовых... С утра, бывало, заедешь на рынок, пройдешь в магазины или кого-нибудь пошлешь в рабочие районы посмотреть, чем торгуют. И рабочий день нередко я начинал со звонка к завторготделом, с повторявшегося вопроса: чем сегодня торгуют? Докладывают — тем, другим. Спрашиваю: — Куда, в какие магазины? А сам уже знаю, что не «добросили» или чего уже нет. Почему? Требую проверить и доложить, но уже не по телефону, а лично. Вечером — обязательно час приема: просьбы, ходатайства. В общем, и дел много, и своеобразие в работе» [8, с. 37].

¹ Каганович Юлий Моисеевич (1892—1962), партийный и государственный деятель. В Нижегородской области работал на руководящих должностях с 1919 г. В 1937—1939 гг. — первый секретарь Горьковского обкома ВКП(б). Активный участник необоснованных массовых репрессий. В 1939—1945 гг. — заместитель наркома внешней торговли СССР. С 1951 г. на пенсии. Награжден орденами Ленина и Трудового Красного Знамени, медалями. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Вот такая, по сути, диспетчерская работа была у секретаря обкома...

В январе 1940 г. Шахурин, совершенно неожиданно для него (и этому тоже можно верить), назначается наркомом (министром) авиационной промышленности СССР. Вспоминая эту судьбоносную для него встречу со Сталиным, он пишет, что тот попросил его рекомендовать достойную кандидатуру на оставляемый им пост:

«Я назвал председателя облисполкома Михаила Ивановича Родионова¹, который до этого работал третьим секретарем обкома и занимался в области сельским хозяйством <...> И охарактеризовал Михаила Ивановича. Коренной горьковчанин. По образованию учитель. Долго работал секретарем райкома, хорошо знает людей. Пользуется у них доверием, авторитетом. Одним словом, во всех отношениях человек для этой работы наиболее подходящий. И я не ошибся. Всю войну Михаил Иванович был секретарем обкома, и хорошим секретарем, а после войны возглавил Совет Министров РСФСР» [8, с. 7].

Здесь Шахурин снова не договаривает «самую малость», а именно то, что массовые репрессии и разгром «здоровой» горьковской парторганизации продолжались уже при новом, рекомендованном им, руководителе области. Так, в декабре 1940 г. был репрессирован целый ряд ее руководящих работников. Среди них секретарь Горьковского обкома ВКП(б) И. Ф. Мельников, заместители председателя облисполкома М. Д. Далаков и Н. И. Калагаев, заместитель председателя облплана А. А. Балунин, председатель горисполкома В. Ф. Воронин, заведующий группой Госбанка М. Т. Томасов, директор сельхозинститута А. М. Михайлов, секретарь Ленинского райкома ВКП(б) Н. С. Самойлов, а также работники Горьковского автозавода: заместитель директора М. М. Рубин, главные инженеры Л. А. Мертц и А. С. Иванов, исполняющий обязанности главного инженера В. С. Данилов, заведующий производством М. И. Слуцкий, главный энергетик Г. М. Зельберг, начальники цехов С. З. Бондарчик, Т. М. Геллер, Н. Н. Геккер [10]. Наконец, Шахурин умалчивает и о том, что дальнейшая судьба его протеже тоже сложилась весьма трагично: в 1950 г. Родионов был осужден и расстрелян по так называемому «ленинградскому делу».

Как мы уже сказали, большую часть своих мемуаров Шахурин посвятил (что вполне понятно) своей деятельности в качестве наркома авиапромышленности в годы Великой Отечественной войны: от неимоверно тяжелого 1941-го до победного 1945-го года. В частности, он очень подробно описывает грандиозный по своей сложности процесс эвакуации предприятий вверенного ему наркомата, расположенных в западных областях страны, на Урал и в Сибирь. Здесь его мемуары во многом напоминают известные воспоминания его заместителя — авиаконструктора А. С. Яковлева [11].

Рассказывая о своей повседневной работе в годы войны, Шахурин постоянно иллюстрирует написанное им наглядными примерами, взятыми из жизни. Именно эти моменты и являются наиболее ценным материалом как для обычного читателя, так и для исследователя-историка. Вот как бывший нарком описывает, например, подготовку советских боевых летчиков в 1942 г.:

«На самолете У-2 лечу на этот аэродром, хочу своими глазами увидеть, кому мы вручаем самолеты. Лейтенантов среди летчиков не вижу, только сержанты. Спрашиваю:

— Какой налет имеете на боевых самолетах? Отвечают:

— Полтора-два часа, и то чаще всего на старых самолетах, редко кто летал на новых.

Спрашиваю у командиров:

— Как будет происходить освоение новой материальной части?

— Теорию им объяснили во время учебы, познакомили и с особенностями самолетов, ну а здесь даем один-два полета и потом — на Сталинград. Время не ждет.

Воевали молодые летчики беззаветно, помогая сталинградцам отстаивать город, уничтожая вражескую технику в воздухе и на земле» [8, с. 163].

¹ Родионов Михаил Иванович (1907—1950), советский партийный и государственный деятель. На руководящей работе с 1927 г. В 1946—1949 гг. — Председатель Совета Министров РСФСР. Награжден двумя орденами Ленина, орденом Отечественной войны первой степени, орденом Трудового Красного Знамени. Депутат Верховного Совета СССР 2-го созыва. Расстрелян по сфабрикованному обвинению 1 октября 1950 г.

Комментарии здесь, как говорят, излишни. Сам того не желая, Шахурин, фактически, раскрыл причину огромных потерь советской авиации в годы войны, особенно в 1941—1943 годах — плохую подготовку ее летного состава. Достаточно сказать, что немецкие летчики, приходившие в боевые части, имели налет как минимум несколько десятков часов (часто — до 100 и более), и не на устаревших, а на самых что ни на есть боевых самолетах. Именно поэтому столь пиететно упомянутая Шахуриным «беззаветность» неоперившихся летчиков оплачивалась их же большой кровью. Результаты такой «подготовки» были, без преувеличения, ужасны: соотношение потерь советских и немецких истребителей в целом за войну составило, по весьма обоснованным данным, 6 : 1 [7].

Иначе и не могло быть, что подтверждает другой источник: «Огромные личные счета немецких истребителей были обусловлены не только их собственной высокой подготовкой, но и тем, что в воздухе они, в большинстве случаев сталкивались с только что окончившими училища молодыми летчиками, просто не обученными вести воздушный бой или уклоняться от вражеских атак. Они, в массе своей, вообще плохо держались в воздухе и часто даже не видели немецких самолетов...» [6].

Серьезного внимания в воспоминаниях Шахурина заслуживают многочисленные примеры, характеризующие тяжелейшие условия труда и быта рабочих и служащих предприятий его наркомата в годы войны (подчеркнем — одного из важнейших наркоматов). Прочитируем пример, в котором Шахурин приводит слова одного из директоров авиазаводов:

«Выпуск моторов лимитировали коленчатые валы. "Узким местом" при их изготовлении была операция шлифовки центральных шеек. Операция тяжелая и сложная, выполняли ее высококвалифицированные рабочие, которых я хорошо знал. Обратился к шлифовальщикам Горбунову и Абрамову с просьбой увеличить обработку за смену (11 часов) хотя бы на полколенчатого вала.

— Мы бы это сделали, товарищ директор, — отозвался Горбунов, — но покормите нас хотя бы хорошими щами. Видите, как мы опухли, еле ноги таскаем.

Посоветовавшись с работниками ОРСа, я принял решение забить несколько свиней, имевшихся на откормочной базе комбината питания. По внутренним талонам организовали питание этих рабочих. Через неделю завод повысил сдачу моторов на один в сутки, а в последующем мы еще увеличили выпуск нужных фронту двигателей» [8, с. 182].

Как видим, у Шахурина все просто: подкормили слегка рабочих — и выпуск самолетов сразу возрос. (Квалифицированных-то рабочих подкормили, а как насчет остальных?) Шахурин и в главах, посвященных войне, по-прежнему воспекает пресловутый «ручной» стиль управления. Так, с трудно скрываемым восхищением он приводит, например, разговор Сталина с одним из известных директоров завода авиадвигателей:

«Однажды он спросил М. С. Комарова, что задерживает выпуск моторов?

— Песок, — ответил тот.

— Какой песок? — изумился Сталин.

— На заводе всего двухдневный запас песка, необходимого для формовки, и производство может остановиться.

— Почему ни к кому не обращаетесь?

— Обращался. Но говорят, нет вагонов, чтобы завезти песок.

— Песок будет, — сказал Сталин и положил трубку. К исходу следующего дня на завод подали эшелон песка, которого хватило надолго...» [8, с. 182].

Ну, и, конечно, говоря о причинах быстрого роста производительности труда в авиапромышленности в годы войны, бывший нарком пишет исключительно только о «небывалом патриотизме» советских людей, готовых пожертвовать практически всем во имя победы над врагом. Слов нет, накал патриотических чувств советских людей в годы войны был велик. Но было и другое, о чем Шахурин, естественно, умолчал.

Например, он ничего не пишет об Указе Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую

неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений». Этот указ еще за год до начала войны фактически узаконивал для рабочих и служащих Советской страны (о колхозниках чего уж говорить — они не имели даже паспортов) элементы крепостной зависимости. В частности, данный указ запрещал самовольный уход рабочих и служащих из государственных, кооперативных и общественных предприятий и учреждений, а также самовольный переход с одного предприятия на другое или из одного учреждения в другое под угрозой уголовного наказания — тюремного заключения сроком от 2 до 4 месяцев. Прогоулы без уважительных причин карались исправительно-трудовыми работами по месту работы на срок до 6 месяцев с удержанием из заработной платы до 25% [1, с. 1].

Ничего не пишет Шахурин и о жесточайших, ничем не оправданных наказаниях виновных и невиновных. Впрочем, за него это сделал В. Н. Новиков¹, бывший в годы войны директором оборонного завода в Ижевске, а впоследствии — заместителем наркома вооружения. Он рассказал как-то историку Г. А. Куманеву такую историю:

«Я в Ижевске с органами был близок, потому что каждый день подписывал отчет о сданной оборонной продукции вместе с секретарем обкома и начальником облуправления НКВД. Однажды прихожу к начальнику облуправления НКВД, а он пьяный. Молодой человек, бывший секретарь московского райкома комсомола. 28 лет. Сидит распахнутый.

— Ты что, Миша, задумался? — спрашиваю его. — В чем дело?

— Да вот послали на утверждение в Москву список из 36 человек, приговоренных к расстрелу. Пришел оттуда список с четырьмя вычеркнутыми, а мы их уже расстреляли <...> А Мишке² хотя бы выговор дали за такое дело! Даже замечание никто не сделал» [3, с. 546].

Поэтому стоит ли удивляться, когда тот же Новиков, говоря об условиях труда на заводах в годы войны, восторженно говорил Куманеву: «Надо было работать по 11 часов в сутки — работали, надо по 16 — работали, надо не уходить с завода неделю или две — не уходили» [3, с. 551].

Говоря о важных моментах истории войны, о которых Шахурин умолчал в своих мемуарах, нельзя не упомянуть ленд-лиз. Удивительно, но бывший нарком не сказал о нем ни единого слова, хотя роль поставок наших союзников, по оценкам современных исследователей, была если и не решающей, то, во всяком случае, очень весомой. Например, В. Р. Котельников пишет об этом так: «Помощь, оказанная союзниками в годы Великой Отечественной войны нашей авиации, **очень велика** (выделено нами. — В. М.). Мы получили и собственно самолеты, и то, без чего не смогли бы их эксплуатировать <...> наши самолетостроительные и моторные заводы в значительной мере работали на импортном оборудовании, сырье и полуфабрикатах» [2, с. 360].

Такой вывод автор подтверждает следующими данными: если на момент битвы под Москвой удельный вес иностранных самолетов в действующей армии составлял менее 1%, то в 1943 г. — 11, а к концу войны — уже более 20. В отдельные же периоды войны на некоторых участках фронта ленд-лизские самолеты даже преобладали: например, в конце 1941 г. на Карельском фронте иностранные истребители составляли 65, а в ВВС Северного флота — около 50% всего их парка [2, с. 46].

¹ Новиков Владимир Николаевич (1907—2000), советский государственный и хозяйственный деятель, генерал-майор. С 1928 г. — в оборонной промышленности. В 1941—1948 гг. — директор завода, заместитель наркома вооружения. В 1965—1980 гг. — заместитель Председателя Совета Министров СССР. Герой Социалистического Труда, награжден шестью орденами Ленина.

² Кузнецов Михаил Васильевич (1909—1963), полковник госбезопасности (1943). С 1927 г. — на комсомольской работе. В 1936 г. с должности заместителя заведующего отделом экономики ЦК ВЛКСМ был направлен на работу в Главное управление ГБ НКВД СССР. С февраля 1941 г. — нарком госбезопасности Удмуртии. С ноября 1943 г. — в центральном аппарате НКВД СССР. В 1946—1955 гг. — начальник тюремного управления МВД СССР. Организатор подавления Норильского и Воркутинского восстаний заключенных. В 1955 г. исключен из КПСС и уволен из органов внутренних дел за «нарушения советской законности» и «по фактам дискредитации». Награжден орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны 2 степени, медалями, ведомственными знаками «Почетный чекист» и «Заслуженный работник НКВД».

Наконец, чтобы не утомлять читателя массивом цифр, упомянем только, что союзнические поставки алюминия и авиационного бензина были вполне сравнимы с объемами их производства в СССР в годы войны. Из этого неизбежно следует, что без ленд-лиза советский авиапром оказался бы в тяжелейшем кризисе. Чтобы в этом убедиться, достаточно только заглянуть в соответствующую литературу.

Наконец, в мемуарах Шахурин привлекает внимание то, что он, много написав о Сталине, так фактически и не выразил своего к нему отношения. Это тем более удивительно, если учесть, что именно по воле последнего Шахурин после войны провел семь лет в тюрьме. Вот как написал об этом известный летчик-испытатель М. Л. Галлай: «Интересно было его отношение к Сталину: без личной симпатии (еще бы!), но с признанием того, что в экстремальной для страны ситуации нужен был именно такой диктаторски жесткий руководитель. Мне казалось даже, что Шахурин вообще видел в Сталине не столько человеческую личность, сколько некий железный инструмент государственной власти. Впрочем, прямо он это не формулировал, так что говорить я могу не более чем о своем субъективном впечатлении. О годах своего заключения Шахурин вспоминал весьма неохотно. Причем не только с таким, в общем, не очень близким ему человеком, каким был я; даже братьям своим сказал: “Что было, то прошло, и нечего на эту тему говорить”» [4].

Последняя фраза нам представляется весьма символичной, так как ее можно отнести вообще ко всему тому, о чем бывший нарком не пожелал вспоминать в своих мемуарах. (Впрочем, очень вероятно, что в сокрытии хотя бы отдельных моментов виноват не автор, а тот, кто готовил воспоминания к печати уже после его смерти.)

Подводя итоги нашей статьи, хочется сказать следующее. Написание своих мемуаров Шахурин завершил в первой половине 1970-х годов. Поэтому не удивительно, что они несут на себе все «родимые пятна» советской «государственной» мемуаристики: неприкрытую марксистско-ленинскую апологетику, всемерное восхваление советской командно-административной системы управления и роли в ней Коммунистической партии, явное неприятие и стремление уйти от обсуждения острых принципиальных возражений, а также попытки представить прошлое нашей страны почти исключительно как неизбежно-победоносное движение вперед.

И от этого, конечно, никуда не денешься. Как и от того, что других мемуаров руководители эпохи СССР написать и не могли.

Список использованных источников и литературы

1. Ведомости Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик. М., 1940. № 20 (83). 5 июля.
2. Котельников В. Р. Авиационный ленд-лиз. М. : Фонд «Русские витязи», 2015. 368 с.
3. Куманев Г. А. Говорят сталинские наркомы. Смоленск : Русич, 2005. 632 с.
4. Марк Галлай: «Я думал, что это давно забыто»: «Нарком Шахурин — «шабес-гой» // Test-pilots : Испытатели. URL: <https://testpilot.ru/review/gallai/ithink/shahurin.htm> (дата обращения: 20.01.2020).
5. Массовые репрессии на территории Ярославской области [Электронный ресурс] // Ярkipedia. URL: <https://yarwiki.ru/article/35/massovye-repressii-1930-h-godov-na-territorii-yaroslavskoj-oblasti> (дата обращения: 20.01.2020).
6. Политический технолог Василий Стоякин [Электронный ресурс] // Кто выиграл войну в воздухе? (рецензия на книгу Андрея Смирнова «Соколы, умытые кровью»). URL: <http://stoyakin.org.ua/2016/08/kto-vyigral-vojniv-vozduxe-recenziya-na-knigu-andreya-smirnova-sokoly-umytye-krovyu-m-2010> (дата обращения: 24.01.2020).
7. Смирнов А. А. Соколы, умытые кровью. Почему советские ВВС воевали хуже Люфтваффе? М. : Яуза : Эксмо, 2010.
8. Шахурин А. И. Крылья Победы. М. : Политиздат, 1983. 240 с.
9. Шахурин Алексей Иванович [Электронный ресурс] // Википедия : Свободная энциклопедия. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Шахурин_Алексей_Иванович (дата обращения: 20.01.2020).
10. Яков Кротов: Путешественник по времени [Электронный ресурс] // Забвению не подлежит: О репрессиях 30-х — начала 50-х годов в Нижегородской области URL: http://yakov.works/libr_min/08_z/ab/veniyu_01.htm (Дата обращения: 24.01.2020).
11. Яковлев А. С. Цель жизни: (Записки авиаконструктора). М. : Политиздат, 1967. 543 с.