

ВОЕННО- ИСТОРИЧЕСКИЙ АЛЬМАНАХ ВИКТОРА СУВОРОВА

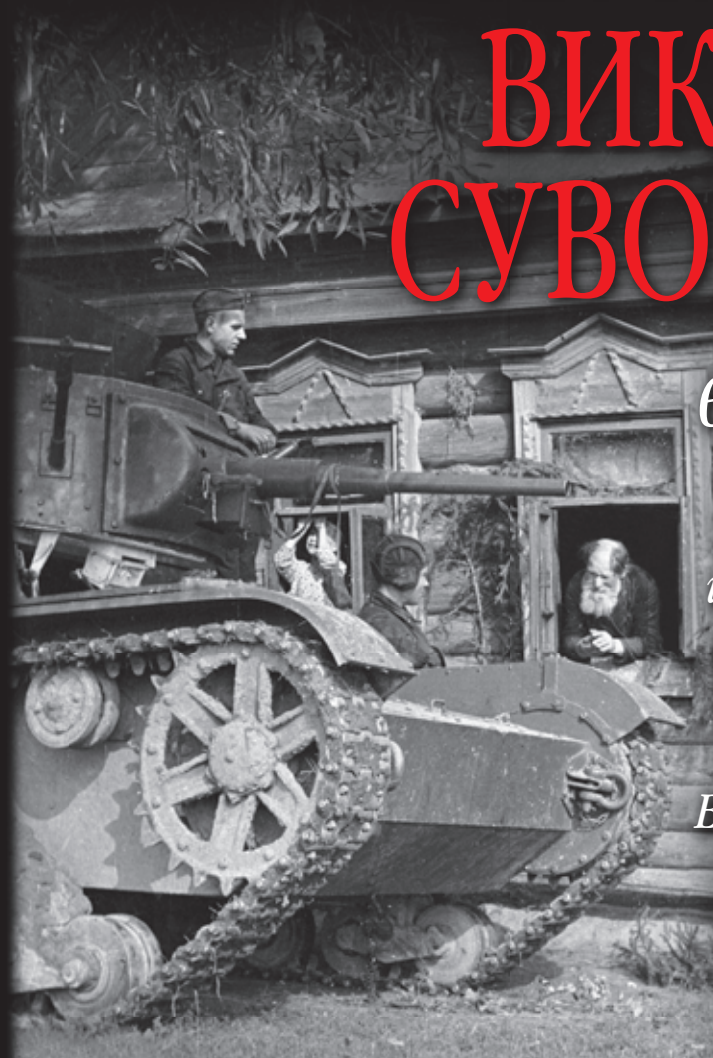
выпуск 2

*Независимые
исторические
исследования*

Документы

Воспоминания

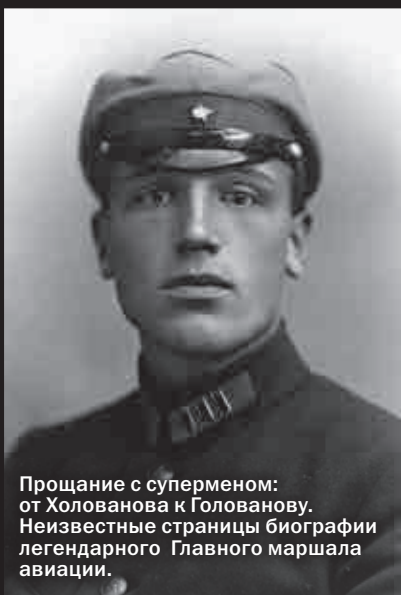
*Неизвестные
страницы
нашей
истории*



Виктор Суворов. Об аэродромах в пограничной полосе и о «дюймовочке», которая спасла Европу.



Архитектура госбезопасности: как спецслужбы влияли на развитие отечественной архитектуры.



Прощание с суперменом: от Холованова к Голованову. Неизвестные страницы биографии легендарного Главного маршала авиации.

В военно-историческом альманахе

Виктора Суворова публикуются работы ведущих российских и зарубежных историков, рассказывающие о малоизвестных сторонах и событиях в истории СССР 1920–1940-х годов, связанных с подготовкой Сталиным военной агрессии против Европы, которая была главной целью внешней и внутренней политики СССР в эти годы.

Во втором выпуске альманаха:

- ★ **Виктор Суворов.** Об аэродромах в пограничной полосе и о «дюймовочке», которая спасла Европу.
- ★ **Тайная встреча Сталина и Гитлера:** была ли она?
- ★ **Прощание с суперменом: от Холованова к Голованову.** Неизвестные страницы биографии легендарного Главного маршала авиации.
- ★ **Люди и процедуры:** как в СССР расследовали преступления нацистов.
- ★ **Архитектура госбезопасности от лагерей до престижных жилых комплексов:** какое влияние советские спецслужбы оказали на развитие отечественной архитектуры.
- ★ **и многое другое...**

На лицевой стороне обложки:

Жители деревни беседуют с экипажем танка Т-26 во время учений (Московская область, 20 августа 1940 г.).

ISBN 978-5-98124-628-9



9 785981 246289

16+

Внимание,
возрастные
ограничения!

www.dkniga.ru
ДОБРАЯ КНИГА



книги для высокоэффективной жизни™

*За историческую правду
против фальсификаций нашей истории*

ВОЕННО-
ИСТОРИЧЕСКИЙ
АЛЬМАНАХ
ВИКТОРА
СУВОРОВА

Независимые исторические исследования

Выпуск второй



*Под редакцией Виктора Суворова
и Дмитрия Хмельницкого*

УДК 355/359, ББК 68, С 89

Авторы: В. Суворов, Д. С. Хмельницкий, Д. Г. Наджафов,
М. Ю. Сорокина, А. А. Пронин, А. С. Гогун, Г. Р. Рамазашвили,
В. М. Сафир, К. И. Альбрехт

Военно-исторический альманах Виктора Суворова. Выпуск 2 /
В. Суворов и др. — М.: ООО «Издательство «Добрая книга»,
2013. — 344 с., 26 отд. л. ил.

ISBN 978-5-98124-628-9

Редактор-составитель Дмитрий Сергеевич Хмельницкий
Под общей редакцией Виктора Суворова

В «Военно-историческом альманахе Виктора Суворова» публикуются работы ведущих российских и зарубежных историков, рассказывающие о малоизвестных сторонах и событиях истории СССР 1920–1940-х годов, связанных с подготовкой Сталиным военной агрессии против Европы, которая была главной целью внешней и внутренней политики СССР в предвоенные годы.



Издательство «Добрая книга»

Телефон для оптовых покупателей: (495) 650 44 41.

Адрес для переписки/e-mail: mail@dkniga.ru

Адрес нашей страницы в Интернете: www.dkniga.ru

Все права защищены. Любое копирование, воспроизведение, хранение в базах данных или информационных системах, передача в любой форме и любыми средствами — электронными, механическими, посредством фотокопирования, записи или иными, включая запись на магнитный носитель, — любой части этой книги запрещено без письменного разрешения владельцев авторских прав.

© Права на тексты статей, опубликованных в этом издании, принадлежат их авторам.

© Хмельницкий Д. С., 2012 — составление.

© ООО «Издательство «Добрая книга», 2013 — издание на русском языке, оформление.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие Дмитрия Хмельницкого 5

СТАТЬИ

Виктор Суворов. Об аэродромах
в пограничной полосе и о «дюймовочке»,
которая спасла Европу 9

Джахангир Наджафов. «Наш народ
не только умеет, но и любит воевать» 32

Джахангир Наджафов.
Тайная встреча Сталина и Гитлера? 56

Марина Сорокина. Люди и Процедуры.
К истории расследования нацистских
преступлений в СССР 71

Александр Пронин. Власовцы,
невозвращенцы и казачество
в эмиграции: историография и источники. 127

Александр Гогун. Сотрудник НКВД —
участник Холокоста 165

Дмитрий Хмельницкий.
Архитектура госбезопасности 172

<i>Георгий Рамазашвили. Прощание с суперменом.</i> От Холованова к Голованову	191
--	-----

РЕЦЕНЗИИ

<i>Владимир Сафир. Новые мифы</i> о Великой Отечественной	267
--	-----

<i>Александр Гогун.</i> Украина дышала войной. 1939–1941	319
---	-----

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПУБЛИКАЦИИ

Предисловие переводчика	329
-------------------------------	-----

<i>Карл Альбрехт. Бандиты</i> бригады Каминского на марше	331
--	-----

Предисловие

История Второй мировой войны в связной, последовательной и понятной для всех форме сегодня едва ли существует. Слишком много в ней белых пятен и всевозможных полунаучных и антинаучных концепций, пытающихся их заполнить.

В течение многих послевоенных десятилетий в академическом мире — как в СССР, так и, как ни странно, на Западе — фактически существовало табу на непредвзятое изучение и обсуждение ключевых тем, касающихся истории Второй мировой войны.

В первую очередь было не принято копаться в ее предпосылках — в причинах возникновения мирового военного конфликта и роли, которую сыграл при этом Советский Союз.

То, что вина сталинского СССР в подготовке и разжигании мировой войны была как минимум не менее велика, чем вина гитлеровской Германии, и что советская оккупация Восточной Европы в конце войны может именоваться «освобождением» только в издевательском смысле, сегодня очевидно любому добросовестному и непредвзятому исследователю истории XX века.

Тем не менее, придуманная еще при Сталине заведомо фальшивая и недоказуемая концепция о мирном СССР, ставшем невинной жертвой гитлеровской агрессии и в конечном счете освободившем Европу от нацизма, до сих пор пользуется незаслуженным общественным признанием, а появившиеся в последние десятилетия многочисленные исследования, ее опровергающие, оказываются на периферии общественного сознания.

Редакция «Военно-исторического альманаха Виктора Суворова» видит свою задачу в публикации научно-исследовательских работ, которые заполняют лакуны в ключевых темах истории Второй мировой войны.

*Дмитрий Хмельницкий,
редактор-составитель*

ВИКТОР СУВОРОВ

Об аэродромах в пограничной полосе и о «дюймовочке», которая спасла Европу

Ни в коем случае не должно быть допущено размещение аэродромов ближе рубежа, на котором возможно дать противнику воздушный бой.

Комбриг А. Н. Лапчинский.
Воздушная армия. М.: Воениздат, 1939. С. 146

На отдельных аэродромах базировалось по 150–170 самолетов, причем некоторые из них находились в 12–15 километрах от государственной границы — в зоне артиллерийского огня противника. Имелось крайне мало зенитных средств для прикрытия аэродромов.

Генерал-лейтенант авиации Н. Н. Остроумов
Военно-исторический журнал. 1987. № 7. С. 76

1

Как только речь заходит про 1941 год, нам тут же заявляют, что история отпустила кремлевским вождям слишком мало времени. К этому добавляют, что история не имеет сослагательного склонения. Проще говоря: что было, то было, прошлого не вернешь, потому незачем его ворошить.

Один из самых чтимых официальных кремлевских историков академик Анфилов бесстрастно повествует:

Многие аэродромы армейской авиации находились недалеко от границы. На них базировались не только истребительные, но и бомбардировочные полки. Выход из-под удара усложнялся скоплением большого числа самолетов на

аэродромах и недостатком запасных аэродромов в глубине
(Бессмертный подвиг. М.: Наука, 1971. С. 186–187).

Сообщил об этом академик и галопом поскакал дальше. Зачем прошлое ворошить?

Три коротких предложения. В любой нормальной стране этих слов, объединенных в три фразы, хватило бы для назначения судебного разбирательства, чтобы того, кто допустил такое положение дел, осудить и законопатить на пожизненный срок сосны пилить.

Или дать ему десять лет. Без права переписки.

Уточняя для молодого поколения, которое тонкостей советского языка может и не знать. В советском языке слова и фразы имели искаженный смысл. Иногда — прямо противоположный. Формулировка «10 лет без права переписки» на самом деле означала нечто иное: без *возможности* переписки. Ибо с того света почта не доходила. Человека расстреливали, а родным сообщали: посажен на 10 лет, писать ему не надо, и от него писем не ждите.

Я, как неисправимый гуманист, считаю, что тот, кто приказал строить аэродромы в десятке километров от пограничных столбов и на эти аэродромы нагнал столько самолетов, что в случае тревоги им просто не хватало бы времени на взлет, — тот вполне заслужил умеренный срок. Но без права переписки.

А у нас преступление против армии, страны и ее народа даже и преступлением не называется. Вот, мол, так были расположены аэродромы. И нет академику дела до того, кто приказал те аэродромы у границ строить, кто распорядился забить их самолетами сверх всякой меры и смысла и ради чего это было сделано.

Давайте же на одном примере рассмотрим, как это выглядело на самом деле.

Мне часто приходится бывать в Польше. Я объездил всю страну. Бывал и в Белостоке, который с прилегающими территориями в сентябре 1939 года в результате «освободительного похода» вошел в состав Советского Союза.

В районе Белостока летом 1941 года была сосредоточена 10-я армия — чудовищная по своей силе группировка советских войск: мехкорпуса по много сотен новейших танков, стрелковые корпуса с многочисленной и самой современной артиллерией, хранилища боеприпасов, горючего, продовольствия на десятки тысяч тонн, топографические карты Германии десятками ваго-

нов, командные пункты, узлы связи и бесчисленные стрелковые, танковые, артиллерийские, кавалерийские, авиационные эскадроны и эскадрильи, роты и батареи, батальоны, полки, дивизии.

В районе Белостока, начиная с весны 1941 года, по решению каких-то стратегических гениев зачем-то одновременно сооружались 15 аэродромов с бетонными взлетно-посадочными полосами и десятки с грунтовыми. А ведь Белосток был центром клина, который глубоко врзался в германскую территорию. Немцы с трех сторон: с севера, с запада, с юга. Мощные группировки германских войск нависали над обоими флангами советской 10-й армии. Образно говоря, в этом районе немцы стояли и за левым, и за правым плечом наших войск в полной готовности воткнуть ножи и под левую, и под правую лопатки этой сверхмощной армии, зачем-то выдвинутой далеко на запад.

И вот в этой белостокской мышеловке кто-то решил строить аэродромы, в том числе Долубово (в 22 километрах от германской границы) и Тарново (в 12 километрах). И кто-то решил эти аэродромы до упора забить самолетами. И заготовить для тех самолетов тысячи тонн бензина и тысячи тонн бомб, снарядов, патронов.

На северном фланге 10-й армии находилась 3-я армия, на южном — 4-я. Самое интересное то, что аэродромы 3-й и 4-й армий строили еще ближе к границе.

Брест — пограничный город на левом фланге белостокского клина. Так вот, один бетонный аэродром строили на *западной* окраине Бреста — то есть между городом и границей.

Но давайте не будем брать в расчет эти «экстремальные» случаи. Поговорим о более или менее стандартной ситуации.

Генерал-полковник Л. М. Сандалов был в то время полковником, начальником штаба 4-й армии Западного фронта. Он сообщает о другом аэродроме, который находился не так близко от берега пограничной реки: «*Штурмовой авиационный полк перебазировался на полевой аэродром в 8 километрах от границы*» (Военно-исторический журнал (далее — ВИЖ). 1971. № 7. С. 21).

Речь идет о 74-м штурмовом авиационном полке 10-й смешанной авиационной дивизии 4-й армии Западного фронта. Полк имел 8 новейших штурмовиков Ил-2 и 62 истребителя (И-153, И-15бис), которые должны были использоваться в качестве штурмовиков. Кроме того, на том же аэродроме находилась корпусная эскадрилья 28-го стрелкового корпуса 4-й армии. Итого на аэродроме было всего лишь 86 самолетов — «всего лишь» потому,

что обычно приграничные аэродромы были забиты самолетами до предела, по 150–170 самолетов на аэродром, хотя оптимально их число на одном аэродроме не должно было превышать 30–40 машин, потому что большее количество самолетов просто невозможно поднять в воздух по тревоге в короткие сроки.

На рассвете 22 июня 1941 года по аэродрому ударила германская артиллерия.

2

13 мая 2011 года я нашел те самые места, откуда 22 июня 1941 года две немецкие батареи вели огонь по аэродрому 74-го штурмового авиационного полка.

На вооружении вермахта состояла пушка, которой германские солдаты дали имя «коса смерти». Воевала «коса» в германской армии до 1945 года включительно. Орудие было легким, простым, надежным и мощным.

Не только германские солдаты ценили эти достоинства орудия. В ноябре 1940 года Финляндия закупила в Германии несколько десятков таких пушек. Они воевали против Красной Армии всю войну и состояли на вооружении финской армии (сначала в качестве боевых, а затем в качестве учебных орудий) до 1992 года.

В одной батарее, которая 22 июня 1941 года через границу вела огонь по советскому аэродрому, было четыре таких пушки. Каждая пушка могла в одну минуту швырнуть 10–12 снарядов массой 5,31 кг на дальность 10 700 метров. Дальности хватало, чтобы достать до аэродрома.

Четыре орудия могли высыпать на несчастный аэродром почти полсотни снарядов каждую минуту. Немцы этого делать не стали. Батарея вела размеренный огонь, не переходя на максимальный режим. Но давайте согласимся: пять, шесть, десять разрывов осколочно-фугасных снарядов каждую минуту на открытом аэродроме — тоже не подарок.

Справедливости ради нужно заметить, что «коса смерти» была вовсе не германским орудием, а трофейной польской 75-мм полевой пушкой образца 1902/1926 года. Но если копнуть чуть глубже, то обнаружим, что в девичестве «коса смерти» официально звалась «трехдюймовой полевой пушкой образца 1902 года».

Русские солдаты звали ее «дюймовочкой». Родилась «дюймовочка» в Санкт-Петербурге на Путиловском заводе в 1900 году. В 1902-м ее серьезно модернизировали. В 1903 году приняли на вооружение Русской императорской армии, и на следующий год орудие получило боевое крещение в Русско-японской войне.

«Дюймовочка» показала себя во всей красе. У японцев ничего равного или даже подобного этому орудию не было. И не «дюймовочка» была виновата в том, что ту войну Россия позорно проиграла.

В Первой мировой войне русская трехдюймовая полевая пушка в своем классе была лучшим орудием мира. Вот тогда германские солдаты и прозвали ее «косой смерти». Она, да младшая ее сестричка трехлинейка, да братец «максим» отбили у германской пехоты охоту наступать. Шрапнельный снаряд «дюймовочки» при разрыве поражал пехоту противника на площади 20 метров по фронту и 200 метров в глубину. Огонь одной или нескольких батарей сметал целые пехотные батальоны. Если противник подходил близко, русская артиллерия для самообороны использовала картечь. Один картечный выстрел срезал все живое на площади 50 метров по фронту и 200 метров в глубину.

Кстати, пушки, которые через четыре десятка лет пришли на смену «дюймовочке», превосходили ее по всем параметрам. Кроме одного. Из-за того, что на стволах был дульный тормоз, огонь картечью они вести не могли.

Так что имя свое «коса смерти» носила по праву. Под ее огнем пехота противника имела только одну возможность выжить: зарыться в землю, перепахав траншеями и окопами весь континент от моря до моря.

Загнав германца в землю, трехдюймовка с трехлинейкой и «максимом» в 1914 году превратили войну маневренную и короткую в войну позиционную и затяжную — то есть обеспечили России победу в Первой мировой войне. Для лишенной ресурсов Германии затяжная война, да еще и на два фронта, означала поражение.

Уже в декабре 1916 года германский кайзер предложил своим противникам завершить войну почетным для всех стран миром. Иными словами, предложил ничью. Но всем противникам Германии было ясно, что предложения эти — не от хорошей жизни. Зачем им ничья, если победа так близка! Еще совсем немного, и германская экономика рухнет от нехватки ресурсов.

Германия продержалась еще год. Но осенью 1917 года империя кайзера исчерпала свои последние силы. И вот именно в этот момент власть в России захватили коммунисты, во главе которых стоял некто Ленин.

Программа Ленина была предельно проста: поражение собственной страны в войне с внешним врагом и «превращение войны империалистической в войну гражданскую». На третий день после захвата власти Ленин подписал декрет о демобилизации русской армии.

Вникнем: никто никогда добровольно не распускал армию своего государства в мирное время. Ленин распустил армию России в ходе самой кровавой войны за всю предшествующую историю человечества — распустил, зная, что победа России уже обеспечена, что кайзер Вильгельм просил мира еще год тому назад.

Ленин распустил русскую армию за месяц, а может быть, и за несколько дней до победы.

В Германии уже свирепствовал голод. Германия уже не могла выдержать напряжения войны. Германия уже не могла снабжать и Восточный, и Западный фронты боеприпасами, а людские резервы были исчерпаны полностью.

Адольф Гитлер, который в Первой мировой войне сам ефрейтором воевал на Западном фронте, признавал, что главным фронтом Германии был не Западный, а Восточный: *«Главные силы немецкого великана были заняты на востоке и на юге. На западе он зачастую держал только второстепенные силы»* (Майн Кампф. Глава VII. Революция).

В начале 1918 года у Германии больше не было шансов на ничью. Оставался только один выход — капитуляция. И вдруг Ленин объявил: нет, нет, не спеши, кайзер, сдаваться! Россия, власть в которой захватили коммунисты, сама тебе сдастся!

Русская армия по декрету Ленина, воткнув штыки в землю, разбрелась по домам. Кайзер получил нежданное облегчение на Восточном фронте, который перестал существовать. Вместе с этим кайзер получил продовольственные, сырьевые, индустриальные и транспортные ресурсы Украины, Белоруссии, Прибалтики, бесплатную рабочую силу, огромные запасы русской армии, брошенные прямо на позициях. И еще контрибуцию — 2210 тонн золота. Все золото вывезти не успели. Ленин срочно гнал русское золото в Германию, но Германия рухнула до того, как все сокровища успели переправить.

Германия с первых дней войны была зажата в клещи с двух сторон. Но после захвата власти в России Лениным и другими товарищами у Германии вдруг остался только один второстепенный Западный фронт. Туда кайзер смог перебросить освободившиеся резервы, оружие, боеприпасы, сосредоточив все усилия на одном направлении.

Вот почему Первая мировая война не кончилась ранней весной 1918 года. Вот почему Германия смогла продержаться еще несколько месяцев.

Если бы Ленин не предал Россию, то Германия должна была капитулировать не позже первых чисел апреля 1918 года.

Распущенная Лениным армия России бросила на позициях тысячи пушек, десятки тысяч пулеметов, сотни тысяч тонн боеприпасов и другого военного имущества. Так тысячи лучших в мире орудий и десятки тысяч пулеметов попали не только в руки кайзера, но и в армии вновь возникающих и возрождающихся государств — Польши, Литвы, Эстонии, Латвии.

3

Для покорения мира Ленину нужно было сначала захватить Россию. А чтобы захватить, ее следовало расшатать и разрушить, ввергнув в Гражданскую войну. Именно для этого Ленин предавал Россию, сдаваясь на милость разбитому в войне кайзеру, который отсчитывал последние дни своего правления.

Подписывая так называемый Брестский мир, Ленин тем самым затягивал агонию Первой мировой войны в Западной Европе еще на несколько месяцев. Подписывая так называемый «Брестский мир», Ленин развязывал Гражданскую войну в России, которая бушевала еще три года, а по окраинам империи — и того дольше.

В 1920 году набравший силы Ленин ринулся на завоевание мира. План был такой: «Через труп белой Польши к стенам Парижа и Лондона». Так писали не только в газетах, но и в боевых приказах войскам Западного фронта, который победным маршем шел на Варшаву.

Командующий Западным фронтом Тухачевский через три года после тех событий сообщил о замыслах советского руковод-

ства: «Этот пожар не остался бы ограниченным польскими рамками. Он разнесся бы бурным потоком по всей Западной Европе» (Поход за Вислу. Смоленск, 1923. Заключение).

Но по вине бездарного полководца Тухачевского поход завершился полным провалом. Вот лишь три примера кипучей деятельности командующего Западным фронтом.

Пример первый. Войска Западного фронта воевали на подступах к Варшаве, а штаб Тухачевского находился в Минске — на расстоянии более 400 километров от руководимых войск. Один этот факт говорит о многом. Штаб Тухачевского располагался в поезде. Штаб защищали два бронепоезда, стрелковый полк и кавалерийский эскадрон. Тухачевский мог находиться рядом со своими войсками, продвигаясь вслед за наступающими армиями. В случае опасности он мог на бронепоезде рвануть назад. Или улететь на аэроплане. Но он оставался в Минске, хотя наступление развивалось стремительно и успешно. Достаточно вспомнить только это, чтобы больше о способностях Тухачевского не спорить и трактатов о его выдающихся талантах не сочинять. Один этот факт ставит точку сразу во всех спорах.

Пример второй. Управление войсками Западного фронта осуществлялось по телеграфу: по Смоленской дороге столбы, столбы, столбы... Война вышла на территорию Польши, на земли, где жили поляки. Польская разведка без труда подключилась к проводам, по которым передавались гениальные указания Тухачевского. Дальше можно было бы и не рассказывать, но у этой истории конец веселее начала. Польский полководец Пилсудский нанес внезапный контрудар, и в этот момент польские разведчики провода перерезали. На том управлении армиями Западного фронта был положен быстрый и решительный конец. Никакими другими средствами управления войсками освободитель Европы Тухачевский не располагал. Он об этом просто не позаботился. Потому с момента, когда по войскам Западного фронта был нанесен удар, ими вообще никто не управлял.

Пример третий. Комбриг Иссерсон написал хвалебную книгу о невероятных талантах Тухачевского. Я преднамеренно ссылаюсь не на противников Тухачевского, а на одного из самых ярых пропагандистов мифа о его выдающихся способностях. Так вот, даже Иссерсон, восхищавшийся одаренностью Тухачевского, вынужден сообщить небольшую подробность о его стиле руководства. Польские войска нанесли ответный удар, победное шествие

Западного фронта мгновенно превратилось в позорное, никем не контролируемое и никем не управляемое бегство. Вот как на это реагировал командующий Западным фронтом Тухачевский: *«Он заперся в своем штабном вагоне и весь день никому не показывался на глаза. Только сам он мог бы рассказать, что тогда передумал».*

Уменьшим ситуацию в сто раз, чтобы лучше понять произошедшее. Ротный командир бросил роту в атаку, а сам остался в безопасном блиндаже. Роту побили и погнали назад. В этот момент ротный командир заперся в своем блиндаже. Роту бьют, а ротный переживает.

Легко командовать, когда противник отступает. Но он отступал не зря, а завлекал войска Западного фронта в ловушку. И внезапно нанес сокрушительный удар в левый бок. И тут у Тухачевского вдруг иссякло желание управлять вверенными ему войсками. Полководец занялся собственными переживаниями и от выполнения своих обязанностей устранился. А войска воевали сами по себе, никем не управляемые.

Мы несколько отвлеклись. Речь не о талантах Тухачевского. Речь о другом. Во главе Войска польского стоял полководец, который твердо правил своими полками и дивизиями в период жестоких поражений и вынужденного отхода, не позволяя возникнуть анархии и панике. Пилсудский готовил контрудар в момент, когда многим казалось, что все потеряно.

Пилсудский шел на смертельный риск, отдавая приказ войскам, которые наносили контрудар, идти вперед, не обращая внимания на открытые фланги.

Война — это искусство. Искусство рождает шедевры. Разгром армий Тухачевского на Висле — шедевр военного искусства.

Но у Пилсудского был и еще один козырь в рукаве. Ленин распустил русскую армию, поэтому у Пилсудского в руках оказались сотни пушек, которые немецкие солдаты называли «косами смерти».

Русская трехдюймовка в той войне свою грозную репутацию подтвердила. Польская армия из тех пушек хлестала наступающие красные батальоны словно плетью-семихвосткой, спасая Европу от комиссаров и «единственно верного учения», от социальной справедливости и светлого будущего, от колхозов и очередей, от голода и ГУЛАГа.

Прощание с суперменом От Холованова к Голованову

Введение

По публикациям о первом командующем авиацией дальнего действия маршале Александре Голованове может сложиться превратное представление о том, что периоды работы в ДБА и затем в АДД являлись наиболее важными этапами его авиационной карьеры. Эта диспропорциональная фиксация именно на военном этапе карьеры Голованова, обусловленная тем, что советским, а позднее и российским биографам, историкам и журналистам было свойственно придавать военным эпизодам куда большее значение, нежели, на первый взгляд, лишенной пресловутой «героики» гражданской службе, привела к тому, что в большинстве публикаций причины назначения именно гражданского пилота командующим сформированной в начале 1942 года авиации дальнего действия даже если и подвергались анализу, то крайне поверхностному.

В значительной степени этому способствовало и то, что сам Голованов, публикуя на рубеже шестидесятых-семидесятых выдержки из своих мемуаров «Дальняя бомбардировочная» в журнале «Октябрь», лишь вскользь касался своей службы в Аэрофлоте. Вслед за ним и родственники Голованова, публикуя сперва сокращенную, а затем уже полную версию его мемуаров, не сочли нужным восполнить эту информационную лакуну, хотя не могли

* Рамазашвили Георгий Рамазович, историк, архивный исследователь, автор цикла статей о проблемах доступа к документам в российских архивах. Связаться с автором можно по электронной почте georgiy212dbap@gmail.com.

не знать, что дефицит точных сведений неизбежно порождает появление домыслов, ошибочных интерпретаций и тиражирования прежде допущенных разными авторами ошибок.

Сложилась парадоксальная ситуация: еще в своей книге «День “М”» Виктор Суворов посвятил Голованову главу «Про сталинского буревестника», в которой попытался угадать в будущем маршале авиации нацеленный на экспансию особый тип советского командира тридцатых годов. Несмотря на допущенные фактические ошибки и остававшиеся без ответа предположения, Суворов не только сформулировал вопрос о причинах, по которым Голованов оказался в ДБА, но и предложил свой ответ, напрямую связанный с его концепцией подготовки Советского Союза к большой войне против фашистской Германии. При том дефиците сведений, с которым Суворов, находясь за рубежом, столкнулся, работая над главой о Голованове, он сумел предложить концептуально важную интерпретацию этого эпизода головановской биографии.

Фактические же детали либо отсутствовали, либо требовали корректировки и уточнения; соответственно излишне эффектным получился и портрет Голованова, что лишь удаляло его от подлинного исторического персонажа. И если Суворов был заложником дефицита доступных биографических сведений о Голованове, то родственники маршала и помогавший им Алексей Тимофеев уже вполне осознанно обошли должным вниманием его предвоенную службу, чем лишь создали предпосылки для дальнейшей циркуляции домыслов и растиражированных ошибок. При этом общий отзыв о Голованове, присутствующий в подготовленных его родственниками и А. Тимофеевым публикациях, удивительно совпадает с тем, как его образ виделся при написании «Дня “М”» Суворову. И если Суворов признает, что воссозданный им «портрет близок к портрету суперменов из боевиков»¹, то, например, Тимофеев, написавший вступление к маршальским мемуарам, смотрит на Голованова, по сути, теми же глазами, только не с Запада, а с Востока, цитируя без возражений отзыв Суворова, но предпочитая называть маршала не «суперменом», а «русским воином»².

Вместе с тем, не уточняя хронологически полно и последовательно всех этапов службы Голованова в ОГПУ, а затем в Аэрофлоте, и ограничиваясь небесспорной интерпретацией, сводящейся к тому, что Голованов был едва ли не заложником системы, чудом избежавшим в 1937 году ареста, Тимофеев в этом вопросе, очевидно, солидарный с родственниками маршала, не предла-

гает никаких альтернативных точек зрения, поскольку вводит в научный оборот лишь обрывочные и косвенно связанные между собой документы, воздерживаясь от публикации более репрезентативной подборки, образовывавшей бы хронологически и событийно общий комплекс, отражающий основные этапы службы Голованова в ГВФ.

Полагая, что произошедший в начале 1941 года переход Голованова в дальнебомбардировочную авиацию невозможно правильно понять, если не иметь четкого представления о его карьере в авиации гражданской, автор предпринял попытку по возможности полно реконструировать ход его службы в ГВФ. Результат этой работы и предлагается вниманию читателей. Данная статья охватывает период 1932–1934 гг. Более поздние этапы службы Голованова в ГВФ будут освещены в материале, запланированном для публикации в следующем выпуске «Военно-исторического альманаха Виктора Суворова».

Не претендуя на то, чтобы давать Голованову как авиационному начальнику оценки, я попытался, несколько снизив пафос восторженного отношения к нему, сфокусироваться на мало известных деталях его авиационной карьеры. Этот подход мотивирован тем, что, на мой взгляд, преждевременно делать какие-либо выводы раньше, чем биографическая канва Голованова будет описана в той степени полно, чтобы, по крайней мере, оказалась максимально сужено пространство для возможных домыслов. И хотя полностью предотвратить появление сомнительных интерпретаций невозможно, в наших силах, воспроизводя и анализируя документы, правдоподобно воссоздать ход изучаемых событий.

Предваряя эту статью, хочу выразить искреннюю надежду на то, что наследники Александра Евгеньевича Голованова в скором будущем опубликуют более полную подборку известных им документов и семейных материалов, касающихся его службы в Аэрофлоте. Голованов безусловно заслуживает того, чтобы его непростая биография была подробно освещена в научных публикациях, без стыдливого и неуместного замалчивания тех или иных эпизодов.

От ОГПУ к Наркомтяжпрому

Александр Голованов начинал отсчет своей трудовой деятельности с октября 1918 года, когда, будучи 14-летним подростком, он

стал работать курьером в Наркомпроде³. Пойдя в мае 1919 года добровольцем в Красную Армию, он в рядах 59-го стрелкового полка 7-й дивизии 2-й армии оказывается на Южном фронте, где красным противостояла армия генерала Деникина. К этому моменту Голованову исполнилось всего лишь 15 лет. Несмотря на юный возраст, служил разведчиком, принимал участие в боевых действиях — в частности, «в боях под Обоянью, Курском и др. местах. Имел контузию»⁴. По словам самого Голованова, он «был на Южном фронте в этом же [59-м] полку, переброшенном с Восточного фронта из 28-й дивизии и влитом в 7-ю дивизию».

В октябре 1920 года Голованов был «демобилизован по болезни»⁵. По возвращении в Москву в октябре и ноябре 1920 года он вновь работает курьером — на этот раз в Центральном управлении снабжения Красной Армии и флота. С ноября 1920 года по январь 1921 года служит агентом по развозке газет центральной печати при ВЦИКе. В феврале он оказывается в Горьком, где по ноябрь 1921 года включительно работает агентом по заготовке леса Железкома.

Именно в Горьком Голованов начинает работать в ОГПУ — сперва монтером при 5-м Волжском полку ОГПУ. Обстоятельства, при которых он начинает работать электромонтером, неизвестны, поскольку его автобиография не содержит никаких указаний на то, чтобы в предшествующий период Голованов прошел какую-то профтехническую подготовку. Остается лишь гадать, соприкасался ли Голованов с ОГПУ до начала работы при 5-м полку — например, в качестве осведомителя.

Чем Голованов занимался с мая, когда он завершает работу при 5-м полку, и до августа 1923 года, которым датируется его зачисление учащимся в расположенную в Горьком Школу взрослых имени Свердлова, неизвестно. По окончании школы в октябре 1924 года Голованов поступает на службу в горьковское ОГПУ⁶; на службу в органы он был направлен «губкомом ВКП(б)»⁷.

В мае 1925 года его переводят в Москву, где он продолжает работать в ОГПУ вплоть до августа 1930 года. Какие должности он в этот период сменил, предстоит уточнить, поскольку сам Голованов пишет об этом без подробностей. В учетной карточке члена КПСС весь период с X.1924 по X.1931 у него маркирован не поддающейся дешифровке характеристикой «сотрудник ОГПУ». В автобиографии, датированной 17.X.1947, Голованов уточняет, что «в органах проработал с 1924 по 1933 г., в особых отде-

лах, на оперативной работе, от уполномоченного до начальника отделения»⁸.

Известно, что в октябре 1925 года он начинает служить в Особом отделе ОГПУ Московского военного округа⁹. В 1925-м же становится уполномоченным ОО дивизии им. Дзержинского¹⁰.

В августе 1930 года Голованова направляют в Алма-Ату, где он проработал по октябрь 1931 года включительно в ОГПУ Казахстана¹¹.

Оставаясь сотрудником ОГПУ именно в этом качестве в декабре 1931-го был «прикомандирован для работы в НКТП [Народном комиссариате тяжелой промышленности] на должность ответственного секретаря зам. наркома, где проработал до 1933 г.»¹². Официально Голованов в этот период являлся не только зам. наркома Народного комиссариата тяжелой промышленности, но одновременно и «сотрудником особого резерва ОГПУ»¹³.

Летчик с красными петлицами

О том, при каких обстоятельствах он начал обучаться летному делу, нам известно из его рассказа «Первый полет»: если верить Голованову, в январе 1932 года, то есть не позже, чем через месяц после того, как он начал работать в Наркомтяжпроме, он «встретился на одном из заседаний в ВСНХ с Петром Ионовичем Барановым — начальником Главного управления авиационной промышленности», ранее возглавлявшего Военно-Воздушные Силы¹⁴.

По словам Голованова, во время их разговора Баранов «вдруг совершенно неожиданно» посоветовал получить новую профессию: «Вот смотрю я на Вас, Голованов, и думаю — вместо того, чтобы гонками заниматься, овладели бы Вы лучше летным делом и стали летчиком. <...> А тут, смотришь, и для энергии выход есть и, кто знает, может быть, делу польза будет».

Далее Баранов по непонятной причине перешел на «ты» и снова «вдруг» спросил у Голованова: «А ты сам-то хочешь быть летчиком?» Услышав положительный ответ, начальник ГУАП завершил их беседу словами: «Тогда приходи ко мне завтра к десяти часам утра».

Это свидетельство изобилует деталями, которые указывают на то, что Голованов, вспоминая о начале своей авиационной карьеры, не упоминает ряда существенных обстоятельств.

Достоверной в его воспоминаниях является, вероятно, дата, которую Голованов наверняка мог подтвердить каким-то документом, в котором должен был быть указан период прохождения летного обучения. Умалчивая о ряде сопутствовавших этому диалогу с Барановым обстоятельствах, Голованов, по сути, явно не только упрощает, но и искажает суть происходящего. Через месяц после назначения в НКТП он присутствует на заседании ВСНХ — Высшего совета народного хозяйства, на основе которого и формируется Наркомтяжпром, и, разговаривая с начальником ГУАП, получает не просто настоятельную рекомендацию стать летчиком, но и предложение явиться к высокопоставленному собеседнику на следующий же день, то есть практически неотложно.

При этом Баранов наверняка знает, что Голованов является сотрудником ОГПУ, и рассматривает его лишь в качестве секретаря одного из заместителей наркома тяжелой промышленности, тем более что только в этой должности тот и мог появиться на заседании ВСНХ, поскольку его непосредственный руководитель — Павлуновский — был одновременно и заместителем председателя ВСНХ СССР¹⁵.

Воспоминаний Голованова о том, что происходило на следующий день, достаточно для того, чтобы подбирать инициативе Петра Баранова какие угодно иные объяснения, кроме желания найти не знакомому с авиацией собеседнику новое применение и выход его неумной энергии. Как и условились, на следующее утро Голованов явился к десяти в приемную начальника ГУАП, и там Баранов познакомил его с ожидавшимся вызова пилотом Дорфманом. Ключевым для понимания происходившего в тот день в кабинете Баранова является поручение, которое он дал Дорфману: «Нужно научить Голованова летать, и Вам придется этим заняться».

Крайне сложно допустить, что ради своей прихоти, не сопряженной со служебными вопросами, начальник ГУАП предложил бы Голованову научиться летать и на следующее утро вызвал бы еще и шеф-пилота, чтобы в не подразумевающей возражений форме отдать, по существу, приказ заняться подготовкой постороннего человека.

Дорфман, которому ситуация показалась, очевидно, неожиданной и, быть может, неуместной, возразил начальнику, обратив его внимание на то, что «учебный самолет находится в ящике, нераспечатанным».

Баранов же проигнорировал сомнения шеф-пилота, парировав приказом: «Вскройте и соберите, — последовал ответ. — Голованов завтра утром будет у Вас. Договоритесь обо всем уже сами. Всего хорошего»¹⁶.

Неизвестно, насколько точно Голованов воспроизводит реплику Дорфмана, поэтому остается непонятным, был ли этот самолет незадолго до описываемых событий получен с завода и поэтому оставался все еще «нераспечатанным», или же речь шла о самолете, который был законсервирован на зиму в связи с тем, что его не собирались в ближайшие несколько недель или месяцев использовать.

Риторический вопрос «Как же я Вас учить буду, если Вы и летать не летали, и самолетов не знаете?!», заданный Дорфманом Голованову на следующий день, когда тот, явившись «на центральный аэродром в здание ЦАГИ, где размещалась летная часть авиапромышленности», пояснил, что не имеет ни малейшего представления ни о самолетах, ни о технике пилотирования, не оставляет никаких сомнений в том, что в действительности никакого экспромта в состоявшемся после заседания ВСНХ разговоре между Барановым и Головановым не было. В действительности же, с подавляющей вероятностью, за кадром написанных Голованым воспоминаний остался некий приказ, начинавшийся, возможно, на уровне предварительной устной договоренности, о том, что сотрудник секретариата одного из заместителей наркома тяжелой промышленности, продолжая исполнять служебные обязанности, пройдет обучение летному делу при летной части ЦАГИ, подчиняющегося Главному управлению авиационной промышленности, в свою очередь находящемуся в ведении НКТП.

Никаких частных рекомендаций со стороны Баранова и занятий, посещаемых в режиме хобби, было бы недостаточно для того, чтобы Голованов стал учетом шеф-пилота ЦАГИ Дорфмана. Более того, Голованов упоминает, что визит в ГУАП и произошедший на следующий день ознакомительный полет на центральном аэродроме, происходили в утренние часы, когда он должен был находиться на службе. Соответственно и визит к Баранову, и вывозной полет могли происходить только на основании приказов, отданных по НКТП и ГУАП для того, чтобы официально оформить обучение летному делу сотрудника ОГПУ, прикомандированного к Наркомтяжпрому. В контексте таких приказов становится логичным и приказ подготовить законсервированный

учебный самолет к незапланированной зимней эксплуатации, отданный Барановым Дорфману, и вынужденное, но от того не менее подневольное послушание, с которым шеф-пилот отнесся к более чем странному поручению обучать практическим навыкам самолетовождения человека, ни разу не сидевшего за штурвалом самолета и не знающего даже азов авиационной теории: «Ну, что же, — сказал Дорфман, — приказ есть приказ, и выполнять его надо»¹⁷.

Явный признак того, что Дорфман без энтузиазма отнесся к странному решению командования поручить ему обучение прибывшего из органов человека, содержится в произнесенных шеф-пилотом словах, которыми он дал Голованову понять, что осознает его принадлежность к органам: «Хотя Вы и носите красные петлицы и ничего не понимаете в авиации, морально Вы все же готовы к полетам»¹⁸. Красные петлицы с конца 1924 года носили сотрудники ОГПУ, так что Дорфман, даже если его и проинформировали о работе Голованова в НКТП, воспринимал его прежде всего как сотрудника ОГПУ и открытым текстом дал это понять своему неожиданному «учлету».

В некоторое противоречие с воспроизведенным Головановым содержанием произошедшего между Барановым и Дорфманом обмена репликами вступает его же свидетельство о том, что, одевшись, он в сопровождении шеф-пилота направился «на аэродром к самолету, который стоял вдалеке». Если Дорфман совершил с Головановым ознакомительный полет именно на этом У-2, то непонятно, каким образом выполнялось полученное от Баранова приказание вскрыть ящик, в котором находился разобранный учебный самолет. Можно допустить, что дальнейшее обучение Голованов проходил именно на специально подготовленном учебном самолете, а ознакомительный полет совершил на другой машине, но даже если эта версия верна, из нее следует вывод, что Голованова воспринимали как особого посетителя: брать на борт учебных самолетов лиц, не имеющих отношения к экипажу, запрещалось.

Дорфман обучал Голованова по ускоренной программе, скорее всего не предусмотренной никакими наставлениями по летной подготовке: уже «на тринадцатый день» после знакомства с Дорфманом они «перелетели с центрального аэродрома на заводской аэродром в Филях», где Голованов «и был выпущен Дорфманом в первый самостоятельный полет». Свидетельство Голованова не

оставляет простора для недопонимания: он открытым текстом сообщает: «...Ровно две недели прошло с того момента, когда у меня и в мыслях не было чего-либо связанного с воздухом, до того дня, когда я совершил самостоятельный полет на У-2»¹⁹.

«Сделав сто самостоятельных полетов на У-2», Голованов «был пересажен на боевой самолет Р-1»²⁰; на этом этапе обучение проводил сослуживец Дорфмана — летчик-испытатель Кулешов, который, несмотря на то, что Р-1, по отзыву Голованова, был «самым строгим самолетом из существовавших в то время» и «не прощал ошибок», счел возможным «в первом же ознакомительном и вывозном полете» посадить Голованова «сразу в кабину летчика» и даже доверил учлету самостоятельно произвести посадку, что было сопряжено с очевидным риском. В итоге самолет все-таки «скозлил», то есть при посадке несколько раз коснулся колесами земли; при этом сам инструктор, находясь в кабине летнаба, стоял при приземлении.

Третий полет Голованов совершил уже самостоятельно, без Кулешова, и лишь спустя годы понял, что подобная неоправданно смелая программа обучения была сопряжена скорее с лихачеством, нежели с продуманной методикой²¹.

На Р-1 Голованов совершил также 100 посадок, на чем и «закончил курс обучения в летной части авиапромышленности»²². Поскольку вопреки его ожиданиям Баранов, к которому он явился, «чтобы оформить получение свидетельства летчика», отказался выполнять просьбу Голованова, тому пришлось «сдать экзамены по всем существующим в авиации дисциплинам». Даже по меркам 1933 года такая последовательность обучения была абсолютно противоестественной, поскольку в летных школах не допускалось поспешной вывозки учлетов, тем более не сопровождавшейся теоретическим обучением.

Вероятно, именно для того, чтобы Голованову можно было оформить необходимые бумаги, его «одновременно» направляют «в Летную школу Осоавиахима в Тушино»²³, где он изучал «азы аэродинамики, аэронавигации, метеорологии и других дисциплин». При этом Голованову, «как уже самостоятельно летающему, было предоставлено право свободных полетов»²⁴. К сожалению, Голованов не поясняет, что он подразумевает под «свободными полетами», поскольку даже авиаторы, имевшие летные свидетельства, не имели возможности «свободно» летать по своему усмотрению и желанию; в этом свидетельстве улавливается очевидная недого-

воренность. То, как Голованов описывает свои полеты в Тушино, указывает на наличие особого статуса, которым он был наделен, пока учился в школе Осоавиахима. Для человека, находящегося на обучении, абсолютно неестественной являлась ситуация, при которой он, получая разрешение на полет, не имел бы задачи, с выполнением которой этот полет будет сопряжен. Однако, если верить Голованову, он обладал именно такой сомнительной привилегией: «Всякий раз поднимаясь в воздух, я не имел какого-либо определенного, заранее составленного плана данного полета. <...> В зависимости от состояния погоды и собственного настроения, я решал, что же мне делать». Еще парадоксальнее выглядит его утверждение, что «больше всего увлекался» он, «конечно, высшим пилотажем». Ни о каком высшем пилотаже, выполняемом в режиме импровизации, учет школы Осоавиахима не мог и помышлять, поэтому сложно объяснить, как отсутствие тренировочной программы могло соотноситься с падением «листом» или со «штопором»²⁵, особо нравившимися Голованову. Удивительно и то, что командование школы, наверняка знавшее, что полеты, которые Голованов мог бы преподнести как отработку техники пилотирования, носят довольно хаотичный и лишенный какого-либо плана характер, не запретило подобные вылеты и не ограничило самостоятельную тренировку Голованова строгой программой для последовательного и неукоснительного прохождения²⁶.

Столь же необъяснимо, как Голованов мог бы в режиме «свободных полетов» получить разрешение на самовольное вхождение в облачность, притом что он не владел навыками слепого пилотирования. Упоминаемый Головановым полет в облаках завершился тем, что он вышел из облачности над городом. Симптоматично, что «в летной школе кого-либо летавшего в облаках не оказалось»²⁷.

И все эти обстоятельства, сопряженные с ускоренным обучением Голованова при летной части ЦАГИ, и последующий особый статус в школе Осоавиахима дают веские основания полагать, что на летное обучение он был зачислен по «путевке» НКТП, поскольку ЦАГИ, при котором функционировала школа Осоавиахима, входил в систему Наркомтяжпрома, и руководству Наркомата не должно было составить труда позаботиться о том, чтобы секретарь одного из заводов Орджоникидзе был зачислен в учеты, несмотря на то, что по возрасту он явно не подходил для контингента летных школ ОСО.