

наш  
XX  
век

75  
лет  
ПОБЕДЫ



АЛЕКСАНДР ЕВГЕНЬЕВИЧ

# ГОЛОВАНОВ

★  
ДАЛЬНЯЯ БОМБАРДИРОВОЧНАЯ...

ВОСПОМИНАНИЯ ГЛАВНОГО  
МАРШАЛА АВИАЦИИ

Наш XX век

Александр Голованов

**Дальняя бомбардировочная...  
Воспоминания Главного  
маршала авиации. 1941—1945**

«Центрполиграф»

2020

УДК 94(47).084.8  
ББК 63.3(0)62

**Голованов А. Е.**

Дальняя бомбардировочная... Воспоминания Главного маршала авиации. 1941—1945 / А. Е. Голованов — «Центрполиграф», 2020 — (Наш XX век)

ISBN 978-5-227-09089-8

Необычайно яркий взлет в 1941–1945 годах и необычайно долгое и глухое замалчивание после войны – такова судьба автора мемуаров «Дальняя бомбардировочная...» Главного маршала авиации А. Е. Голованова. Причина опалы заключалась в том, что его деятельность в годы войны была подчинена И. В. Сталину, о котором Голованов много пишет в своей книге. Увлекательно и живо рассказывает Главный маршал о самоотверженных полетах экипажей бомбардировщиков, о многих драматических эпизодах на фронтах и в Ставке, участником и свидетелем которых был. Книга А. Е. Голованова, несомненно, входит в золотой фонд российской военной мемуаристики.

УДК 94(47).084.8

ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-227-09089-8

© Голованов А. Е., 2020

© Центрполиграф, 2020

## Содержание

Судьба главного маршала	6
«За правдивость готов нести ответственность»	12
От автора	15
1941	17
Разговор в новогоднюю ночь	17
Первая встреча со Сталиным	23
Формирование отдельного 212-го	30
Война!!!	36
Конец ознакомительного фрагмента.	45

**Александр Евгеньевич Голованов**  
**Дальняя бомбардировочная...**  
***Воспоминания Главного маршала авиации***

Серия «Наш XX век» выпускается с 2013 г.

© А. Е. Голованов, наследники, 2020

© «Центрполиграф», 2020

© Художественное оформление серии, «Центрполиграф», 2020

\* \* \*

## Судьба главного маршала

*Помнишь, маршал, дороги воздушные,  
По которым ты в бой нас водил?  
Наши Илы, итурвалу послушные,  
Шли ночами во вражеский тыл...*

*В. Перов, ветеран АДД*

Многим памятливы страницы романа «Живые и мертвые» Константина Симонова, где передан весь ужас одного из первых дней войны. У западной советской границы, в Белоруссии, на глазах военного корреспондента и его попутчиков «мессершмитты» сбивают один за другим восемь наших тяжелых бомбардировщиков. Они летели днем, без прикрытия... Истребители ВВС Западного Особого военного округа в большинстве своем были уничтожены 22 июня внезапными немецкими налетами. Командующий ВВС округа генерал И. И. Копец от отчаяния застрелился...

К. М. Симонов назвал увиденное им в тот день «сплавом героического и трагического». В дневнике «Разные дни войны» он писал: «30 июня 1941 года, самоотверженно выполняя приказ командования и нанося удар за ударом по немецким переправам у Бобруйска, полк, летавший в бой во главе со своим командиром Головановым, потерял 11 машин».

В своих мемуарах Главный маршал авиации А. Е. Голованов, приводя примеры героизма легчиков в те дни, скромно умалчивает о том, что лично водил в бой группы своего 212-го Отдельного дальнебомбардировочного полка. Его экипажи погибали, но делали все, чтобы хотя бы замедлить стремительное продвижение на московском направлении танковых колонн Гудериана. В небе свирепствовали асы лучшей германской истребительной эскадры Вернера Мельдερса. Это было самое пекло катастрофы Западного фронта...

Самообладание и талант командира выделяют Голованова. Война сразу показала, кто есть кто. И. В. Сталин все более пристально наблюдает за деятельностью 37-летнего пилота, предложения которого по созданию современной дальнебомбардировочной авиации он поддержал, получив на свое имя в январе 1941-го лаконичное письмо. Вскоре Голованов становится командиром дивизии, выведенной из подчинения главкома ВВС и выполняющей в битве за Москву приказы самого Верховного главнокомандующего.

Встреча со Сталиным меняет судьбу летчика кардинальным образом. Сам Александр Евгеньевич в конце жизни как-то в дружеском разговоре назвал ее синусоидой, резким жестом руки очертив крутые взлеты и пики. За три с половиной года – единственный случай! – Голованов поднимается в званиях от подполковника до Главного маршала авиации (август 1944-го). С марта 1942 года он – командующий Авиацией дальнего действия (АДД). Дивизии, а затем и корпуса бомбардировщиков АДД – ударная сила Ставки Верховного главнокомандования. Они применялись в интересах стратегически важных фронтов. Если весной 1942 года под командованием Голованова было около 350 бомбардировщиков, то к исходу войны АДД превратилась в воздушную армаду – более 2000 самолетов. Каждая третья авиабомба, сброшенная на врага в годы войны, отправлена к цели экипажами дальних бомбардировщиков. Их действия отличали точность и мастерство. Не случайно после возвращения из Сталинграда А. Е. Голованов 23 января 1943 года был награжден орденом Суворова 1-й степени за номером 9. Высокая оценка АДД и ее командующего дается и в трофейных документах немецкой разведки, где признается: русские в АДД умели воевать. О Голованове аналитики люфтваффе писали: «Значительно то, что никто из пленных летчиков не мог сказать про него ничего отрицательного, что совершенно противоположно по отношению ко многим другим генералам ВВС СССР... АДД особенно обязана личности Голованова тем, что она к сегодняшнему дню является пред-

почтительным видом авиации СССР, имеет больший авторитет, чем другие виды авиации, и стала любимицей русского народа. Необычайно большое количество гвардейских соединений в АДД – высшее выражение этого».

Как вспоминал ветеран АДД генерал-лейтенант авиации С. Я. Федоров: «Мы были ударной силой и находились на особом положении... Но главное – когда мы садились на аэродромы фронтовой авиации, они видели, какая у нас спайка и дружба в экипажах, какой у нас коллектив... Мы – головановцы! Будут идти годы, но такие люди, как он, не могут быть забыты, о них всегда будут вспоминать в трудный для Отечества час».

В своих мемуарах А. Е. Голованов рассказывает, что было сделано для того, чтобы боевая работа АДД – лидера в применении всех технических и тактических новшеств – стала максимально эффективной. Военные историки приводят такие цифры: «Если за первые полгода войны один сбитый самолет дальней авиации приходился на 13 самолето-вылетов, то начиная с марта 1942 г. в АДД потерянный бомбардировщик приходится на 97 самолето-вылетов» (Бочкарев П. П., Парыгин Н. И. Годы в огненном небе. М., 1991. С. 73).

Ветераны АДД вспоминают приезды командующего в полки. Это был праздник. Голованова ждали, в отличие от других высоких начальников. Его стиль общения с подчиненными был единственным в своем роде – собрать прямо на летном поле весь личный состав полка, усадить на траву и на месте (здесь же располагались и офицеры штаба с необходимыми документами) решить все наболевшие вопросы присвоения званий, наград, быта летчиков и техников и т. д. Этот стиль, надо сказать, напоминает древнерусские казачьи и вечевые традиции...

Остался в истории и такой момент. В марте 1946 года И. В. Сталин, подойдя к большой группе собранных для фотоснимка в Георгиевском зале маршалов, генералов и адмиралов – депутатов Верховного Совета СССР, вдруг позвал к себе Голованова, стоявшего где-то позади, и лично усадил его в первом ряду, где было всего 12 полководцев, начиная с Г. К. Жукова и К. К. Рокоссовского.

Громкое в годы войны и ныне почти забытое название – АДД... Это и героические, на пределе техническом и на грани самопожертвования, ночные налеты 1941 и 1942 годов на Берлин; и мощные удары по железнодорожным узлам, резервам и переднему краю противника; и доставка В. М. Молотова на переговоры в Англию и США над воюющей Европой и Атлантикой; и помощь Народно-освободительной армии Югославии; и десятки тысяч перевезенных партизан, и «спецоперации». Так, например, отряд разведчиков, будущих Героев Советского Союза, Д. Н. Медведева и Н. И. Кузнецова доставили в немецкий тыл экипажи базировавшейся в Под-липках 1-й авиатранспортной дивизии АДД.

Нити непосредственного руководства исключительно многообразной боевой работой Авиации дальнего действия вели в Москву, в старинный красивейший Петровский дворец, в кабинет А. Е. Голованова с огромной картой на стене и видом из окон на Центральный аэродром...

Лишь три военачальника к маю 1945-го имели звание Главных маршалов родов войск – Главный маршал артиллерии Н. Н. Воронов, а также Главные маршалы авиации А. А. Новиков и А. Е. Голованов. Однако в послевоенные годы все они были сняты с занимаемых постов. Судьба каждого из них индивидуальна, но существовали, конечно, и общие причины. Когда необходимо выстоять в испытаниях, заложить основы нового дела, власти требуется руководитель твердый и независимый, способный иметь собственное мнение и отстаивать его. Когда же испытания позади, такие люди становятся ненужными, они не могут приспособиться и угождать.

Подобная тенденция, как показывает история, присуща не только авторитарным государствам. «Тот, кому свойственны поступки выдающегося человека, – читаем сохранившийся в архиве маршала конспект под названием «Важная тетрадь», – неизбежно испытает противо-

действие со стороны заурядных людей своего века; тот, кому свойственны размышления человека независимого ума, непременно будет осужден людьми».

Голованов действительно обращал на себя внимание. По воспоминаниям тех, кто бывал приглашен на кремлевские приемы первых послевоенных лет, Главный маршал авиации, голубоглазый блондин двухметрового роста, вместе со своей красавицей женой Тамарой Васильев-ной внешностью и элегантностью напоминали кинозвезд. В 2001 году в издательстве объединения «Мосгорархив» вышла в свет книга – сборник документов и материалов «Главный маршал авиации Голованов», где в воспоминаниях сослуживцев, друзей и близких приоткрыты ранее неизвестные или малоизвестные страницы его биографии.

Оказывается, сталинский маршал имел дворянские корни, что ему приходилось скрывать. Отец Евгений Александрович – коренной волжанин, капитан-речник. Многие из рода Головановых служили в гвардии, в Семеновском полку. Отличались ростом, статью и железной силой. Александр в отрочестве мечтал быть моряком, по материнской линии был родственником героя Севастопольской обороны адмирала В. А. Корнилова. Потомки павших в Крымской войне могли поступать на государственное обеспечение в кадетские корпуса. Так Шура оказался в Московском кадетском корпусе имени Екатерины II, где в 1916–1918 годах закончил два класса. В 15 лет он добровольцем уходит в Красную армию, разведчиком участвует в боях на Южном фронте.

А дедом по линии матери был народоволец, участник покушения на Александра II Н. И. Кибальчич. В тюрьме перед казнью он, как известно, разработал проект реактивного летательного аппарата. Мать А. Е. Голованова, ставшая оперной певицей, родилась в Томской тюрьме...

После Гражданской войны Голованов становится чекистом. Долгое время хранил он парабеллум известного террориста Б. Савинкова, в аресте которого принимал участие. В ОГПУ Александр пришел, вероятно, по рекомендации мужа сестры Л. Н. Захарова, одного из руководителей советской разведки (репрессирован в 1937 году). Молодой чекист Голованов – первоклассный спортсмен, увлекается мото- и автогонками, чемпион страны по стрельбе из малокалиберной винтовки.

Но стать крупным чекистом Голованову было не суждено, это не его судьба. В 1932 году, в 28 лет, он начинает обучение полетам в небе, становится летчиком-асом, затем начальником крупнейшего Восточно-Сибирского управления Гражданской авиации, которое выводит в лучшие. Перед войной Голованов – шеф-пилот Аэрофлота, орденоседец, его фото публикуется на обложке популярного журнала «Огонек».

В своей книге «День-М» перебежчик В. Резун (Суворов) уделяет Голованову главу под названием «О сталинском буревице», где пишет: «Он – воплощение воли и энергии... Этот портрет похож на портрет супермена из кинобоевиков, но именно им он и был. Голованов достигал высших результатов в каждом деле, за которое брался». Однако далее В. Резун, как и в других своих «трудах», лжет, утверждая, что Голованов был одним из «исполнителей темных заданий» у Сталина, его личным телохранителем, следователем и пилотом. Отсутствие достоверных сведений о Голованове способствовало появлению таких слухов и «версий». Резун, не смущаясь, приписывает Голованову то, что он на своем самолете якобы доставлял в Москву будущих жертв сталинского террора, в их числе и маршала В. К. Блюхера. Но, как выясняется, сам Голованов в 1937 году оказался в «черном списке» в Иркутске и чудом избежал ареста, благодаря предупреждению знакомых чекистов тайно уехал в Москву, где устроился на работу простым пилотом, вновь начав карьеру с нуля. А в годы войны и после нее, судя по всему, именно нежелание Голованова участвовать в политических интригах и обусловило в первую очередь его отдаление от Сталина, а затем и опалу.

В 1948 году А. Е. Голованов был снят с должности командующего Дальней авиацией и соответствующих его званию постов больше не получал. После окончания с отличием Акаде-

мии Генерального штаба назначен командиром воздушно-десантного корпуса. Это при том, что в 1944 году все воздушно-десантные войска находились в его подчинении. В августе 1953 года уволен в запас. Голованов не был столь вопиюще несправедливо и беспощадно разжалован, как адмирал Н. Г. Кузнецов, его миновала тюрьма, как А. А. Новикова и А. И. Шахурина. Но ему пришлось в 1950-х годах в буквальном смысле бороться за выживание, ведь в семье было пятеро детей... Пенсия после отставки была низкой, пришлось маршалу на даче ходить за плугом, сажать полгектара картошки. Жена доила корову, вела хозяйство. Детей-школьников в городе поддерживала друг семьи – бывшая домработница...

А. Е. Голованов родился в 1904 году. Это год рождения целого ряда сталинских наркомов и командующих – А. Н. Косыгина, А. И. Шахурина, адмирала Н. Г. Кузнецова, маршала войск связи И. Т. Пересыпкина и др. В 1903 году родился Н. А. Вознесенский, в 1905-м – А. А. Кузнецов. Перед войной Сталин весьма продуманно выдвигал на высшие государственные посты обративших на себя его внимание 35–37-летних талантливых и сверхэнергичных лидеров. Они были не запятнанными в репрессиях и незаконсневшими, способными повести за собой народ. Их поднимали наверх, минуя многие промежуточные ступени. В этом был немалый риск, и кто-то из них, как, например, генерал Д. Г. Павлов или командовавший ВВС Красной армии П. В. Рычагов, со своими должностями не справился. Но в большинстве своем сталинский выбор оказался верным. В годы войны эти кадры решили все.

Голованов, едва уцелевший в годы «ежовщины», как видно из полного текста его воспоминаний, поначалу относился к Сталину с предубеждением. Однако затем меняет точку зрения. В первые, тяжелейшие годы войны между летчиком и вождем появляется даже определенное чувство доверия. Именно Голованову, и только ему, Сталин в разговорах с глазу на глаз говорил те слова, которые хотел оставить в народной памяти. Это, несомненно, делает мемуары Главного маршала ценным историческим источником.

Голованов остался верен Верховному до конца своих дней. Не пошел (хотя возможность такая была) на поклон к Н. С. Хрущеву, которого презирал. Получив в 1958 году скромную должность заместителя начальника по летной службе в ГосНИИ Гражданской авиации, Александр Евгеньевич все силы отдавал работе, летал и в 60 лет. Любил родной для него Аэрофлот, в своих воспоминаниях не раз подчеркивал, что именно летчики Гражданского воздушного флота стали поначалу основой АДД.

Но и в ГосНИИ Голованов неугоден, не вписывался в обстановку начинавшегося «застоя» своей богатырской фигурой. С 1966 года – на пенсии. Горькими были для полководца те годы. До конца испил он горькую чашу унижения и зависти... На приветствие одного из бывших подчиненных фронтовых лет, ставшего генералом, у Александра Евгеньевича вырвалось: «Какой я теперь Главный маршал?! Я теперь никто, ничто...» Правда, на это генерал В. Я. Белошицкий, совершивший в годы войны в качестве штурмана более ста боевых вылетов, ответил: «Александр Евгеньевич, вы для нас всегда были, есть и будете Главным маршалом и самым уважаемым человеком!»

Последние годы жизни А. Е. Голованов отдает работе над мемуарами. Работает так, как привык, – с полной отдачей сил. Неделю за неделей в Подольске изучает документы Центрального архива Министерства обороны. Главы из рукописи Александр Евгеньевич показывал М. А. Шолохову, московская квартира которого находилась в «маршальском» доме на Сивцевом Вражке. Автор «Тихого Дона» дал рукописи высокую оценку и советовал продолжать работу.

Отдельные главы книги «Дальняя бомбардировочная...» были напечатаны в пяти номерах (в течение 1969–1972 годов, с большими перерывами) журнала «Октябрь». Голованов, обладавший умением увлечь читателя, ярко описал свои встречи с И. В. Сталиным. Это вызвало шумные кулуарные споры, потоки восторженных и критических писем. А власти поры

так называемого «застоя», как известно, больше всего боялись «шума», то есть живого столкновения мнений.

Наверное, лишь в последнее время появилась возможность более спокойного осмысления ушедшего XX века, в том числе и деятельности Верховного главнокомандующего – личности трагической, стоявшей в эпицентре поистине шекспировских страстей...

На машинописном экземпляре рукописи, побывавшей в Главпуре (Главное политическое управление Советской армии и Военно-морского флота), читаем замечания на полях: «Согласовать в ЦК КПСС (Институт марксизма-ленинизма при ЦК КПСС)» (там, где Голованов пишет о словах Сталина в отношении Берии: «Видишь – змея!»); «Проконсультировать в МИД СССР» (там, где Голованов говорит о Тегеранской конференции, бомбардировках Финляндии и других вопросах, касавшихся внешней политики); «Оценку фронтов давать по опубликованным материалам, см. кн. «Великая Отечественная война Советского Союза», «Курская битва» и др.»; «Нельзя противопоставлять Рокоссовского другим советским полководцам»; «Надо ли об этом, сейчас принято другое научное определение» (там, где пишется о десяти сталинских ударах); «Желательно опустить» (там, где цитируется обращение югославских партизан к летчикам АДД – «Да здравствуют наши любимые вожди маршал Сталин и маршал Тито!» и «Да здравствует сталинское племя крылатых!»); «Не надо противопоставлений»; «Это целесообразно опустить»; «Зачем историю АДД давать по немецким данным?»; «Учесть суверенность Чехословацкого государства...»; «См. решения 24-го съезда КПСС» и т. д. и т. п.

Уже набранная в издательстве «Советская Россия» книга, которая готовилась к 70-летию автора, так и не вышла в свет. Александр Евгеньевич отказался учесть ряд письменных указаний Главпура и настойчивое устное «пожелание» – включить в повествование фамилию Л. И. Брежнева. Последовало наказание – глухое умолчание как собственной деятельности, так и всего вклада АДД в Победу... Единственному из советских военачальников Голованову было отказано в публикации воспоминаний! Сравнима с судьбой его книги, наверно, лишь судьба мемуаров конструктора артиллерийских орудий В. Г. Грабина «Оружие Победы» (М., 2000), где откровенно показана борьба мнений и страстей, а также решающая роль И. В. Сталина в принятии на вооружение лучших советских пушек.

Удар был слишком тяжел. Еще очень крепкий физически, Александр Евгеньевич смертельно заболевает. Операция не помогла. Как вспоминает друг маршала летчик-испытатель Герой России В. Ч. Мезох: «Военные врачи сказали, что такого человека еще не видели. Видно, что боль жуткая, зрачки расширились, а он молчит».

Верная спутница жизни Александра Евгеньевича Тамара Васильевна, прекрасная, доброй души женщина, рассказывала: «Последние его слова были: «Мать, какая страшная жизнь...» Три раза повторил... Я стала спрашивать: «Что ты? Что ты? Почему ты так говоришь? Почему страшная жизнь?!» А он сказал еще: «Твое счастье, что ты этого не понимаешь...»

Так ушел из жизни русский воин Александр Голованов. Интересно, что, хотя официальная дата его рождения – 7 августа, он всегда отмечал не этот день, а день ангела 12 сентября – по православному календарю День святого благоверного князя Александра Невского.

Звездным часом поколения, к которому принадлежал Главный маршал авиации, стала, конечно, Победа в Великой Отечественной войне. Дочь Главного маршала О. А. Голованова пишет: «Он стремился принести пользу людям и своей Родине. Он был романтиком и верил, что будет жить в прекрасном свободном обществе, где каждый человек будет счастлив».

В Нижнем Новгороде и Москве есть улицы, названные в 1977 и 1984 годах именем А. Е. Голованова. Музей АДД создан в лицее № 3 имени Главного маршала авиации А. Е. Голованова (г. Дзержинск Московской области). Каждый год тепло встречают здесь ребята ветеранов АДД, и поверьте, это незабываемое для всех участников событие... На борту одного из

стратегических бомбардировщиков Ту-160 Дальней авиации ВВС РФ славянской вязью написано – «Александр Голованов».

Лишь в 1997 году, спустя более двадцати лет после смерти автора, Воениздат выпустил мемуары А. Е. Голованова под названием «Записки командующего АДД». Тираж был мизерным даже по нынешним временам – 600 экземпляров. В книжных магазинах книгу нельзя было найти, все разошлось в кругу тех, кто лично знал маршала. К сожалению, уже в отсутствие цензурных ограничений были изъяты из рукописи многие принципиальные для автора оценки, интересные детали и т. д. Так, были сокращены размышления автора о Сталине после первой их встречи, «смягчены» описания паники в Москве в октябре 1941-го, многие острые сцены в кабинете Верховного, сняты фамилии некоторых известных деятелей той поры, существенно сокращены раздумья о роли стратегической авиации, о начале войны, о силе противника и коварстве союзников, оценки наших полководцев...

В 2004 году в издательстве ООО «Дельта НБ» вышла в свет книга А. Е. Голованова «Дальняя бомбардировочная...» В данном издании все изъятия (десятки страниц) восстановлены по рукописи, хранящейся в архиве семьи. Можно не соглашаться с автором, оспаривать его суждения. Но надо было услышать голос самого Голованова, который незадолго до смерти писал: «Я прошу предоставить мне возможность опубликовать уже готовую, написанную мной книгу, за правдивость которой готов нести ответственность».

Однако эта книга была напечатана как подарочное издание к 100-летию А. Е. Голованова, в основном для ветеранов Дальней авиации, и лишь сейчас издательство «Центрполиграф» делает ее доступной широкому читателю. К тому же книга дополнена ранее не публиковавшимися страницами.

Мемуары А. Е. Голованова последними из мемуаров полководцев Великой Отечественной войны пришли к читателю.

Такова их судьба.

*Алексей Тимофеев*

## **«За правдивость готов нести ответственность» Письмо А. Е. Голованова в ЦК КПСС Л. И. Брежневу<sup>1</sup> и в Совет Министров СССР А. Н. Косыгину<sup>2</sup>**

*8 апреля 1975 г.*

Уважаемые товарищи!

Остаются считанные дни до того, когда вся наша страна будет отмечать тридцатилетие Победы над фашистской Германией. Каждый, кто воевал и защищал свою Родину, стремится как-то и чем-то отметить эту знаменательную для каждого советского человека дату.

Я тоже отношусь к тем советским людям, которые с малых лет с оружием в руках защищали Советскую власть и принимали активное участие в ее становлении. Принимал я участие в четырех войнах: Гражданской, Халхин-Голе, финской и Великой Отечественной.

Как участником Великой Отечественной войны, мной написаны воспоминания об этой войне под названием «Дальняя бомбардировочная...», которые с 1969 года публикуются в журнале «Октябрь». За эти годы вышло пять номеров этого журнала, охватывающих период войны 1941–1942 годов, и не моя вина в том, что до сих пор публикация этих воспоминаний еще не закончена.

На основе уже опубликованного материала мной написана книга, которая в начале августа месяца 1972 года принята издательством «Советская Россия» к изданию. Этой книге дано название «Записки командующего АДД», и она, согласно опубликованному проспекту, должна была выйти в 1974 году.

В мае месяце 1974 года книга была подписана к печати, пройдя все положенные для издания инстанции, и их замечания были учтены и внесены в книгу. Однако руководитель Главлита при Совете Министров СССР П. К. Романов выпуск книги задержал. Через три месяца после этого мной была написана жалоба на неправомерные действия руководителя Главлита. В октябре месяце 1974 года я был приглашен в отдел пропаганды ЦК КПСС, где меня ознакомили уже с замечаниями Главпура, которые были написаны в конце сентября или начале октября, после возвращения туда книги Главлитом.

В этих дополнительных замечаниях, которых ранее не было, говорится уже о том, что в книге неправомерно много пишется о Сталине, что автор делает чрезмерный акцент на Верховного главнокомандующего, что он не только рассказывает о своих многочисленных встречах с И. В. Сталиным, его указаниях по АДД, но он приводит множество фактов и оценок Сталина, не имеющих отношения к развитию боевых действий АДД, и в то же самое время командиры, политработники, летчики остаются в какой-то мере на заднем плане, что, показывая в основном лишь единоличные решения Сталина по АДД, автор тем самым умаляет роль ГКО, Ставки Верховного главнокомандования, Наркомата обороны, Военного совета АДД в создании, обеспечении и руководстве действиями Авиации дальнего действия. И наконец, что в мемуарах А. Е. Голованова И. В. Сталин изображается в хвалебном тоне, в них многократно подчеркивается его дальновидность, прозорливость, безупречный стиль работы, чуткость и внимательность к людям и т. д. Причем эти оценки не всегда достаточно объективны... Далее идут кон-

---

<sup>1</sup> Брежнев Леонид Ильич (1906–1982) – в 1966–1982 гг. Генеральный секретарь ЦК КПСС. В 1960–1964 и 1977–1982 гг. председатель Президиума Верховного Совета СССР.

<sup>2</sup> Косыгин Алексей Николаевич (1904–1980) – в 1964–1980 гг. председатель Совета Министров СССР. Член Политбюро (Президиума) ЦК КПСС в 1948–1952 и 1960–1980 гг.

кретные предложения: что убрать из книги, что сократить, где изменить формулировки и так далее. Вот, собственно говоря, суть дополнительных предъявленных мне замечаний.

Я не могу согласиться с этими дополнительными замечаниями, во-первых, потому, что они не жидутся на конкретно указанных местах в книге, которые подтверждали бы справедливость этих замечаний, ибо таких мест в книге нет. Оценки деятельности Сталина там тоже отсутствуют. Во-вторых, огромная масса имеющихся отзывов читателей на уже опубликованное не подтверждает изложенного в замечаниях, а официальные отзывы читательской конференции, а также и из Института марксизма-ленинизма, данные по запросу самого издательства, удостоверяют совсем обратное тому, что написано в этих дополнительных замечаниях. (Копии отзывов прилагаются.)

Действительно, о Сталине в книге говорится больше, чем у других авторов, и это совершенно естественно, потому что у меня не было никаких иных руководителей или начальников, которым бы я подчинялся, кроме Сталина. Ни Генеральный штаб, ни руководство Наркомата обороны, ни заместители Верховного главнокомандующего никакого отношения к боевой деятельности и развитию АДД не имели. Все руководство боевыми действиями и развитием АДД шло только через Сталина и только по его личным указаниям. Никто, кроме него, касательства к Авиации дальнего действия не имел. Случай, видимо, уникальный, ибо мне других подобных примеров неизвестно. Что касается ГКО и других высших инстанций, то их решения, а значит, и руководство развитием и деятельностью АДД в книге приводятся.

Бывая систематически в Ставке и присутствуя там при решении многих вопросов, не имеющих отношения ни собственно к АДД, ни ко мне, но имеющих прямое отношение к ведению войны в целом, я был свидетелем процесса их решения, и некоторые из них мной приводятся в книге как представляющие, с моей точки зрения, определенный интерес и значение. Полагаю, что это неотъемлемое право автора. Что касается деятельности Сталина, его стиля работы, общения с людьми – то, что написано в книге, является безусловной правдой, а не каким-то восхвалением. В книге приведены лишь некоторые из многочисленных фактов и эпизодов, известных мне, которые я счел возможным привести в ней и которые уже опубликованы в журнале «Октябрь». Никто ранее не опровергал написанного и не возражал против их опубликования. Русское же слово «восхваление» имеет определенное значение – приписывание той или иной личности того, что этой личности не принадлежит, не соответствует ее деятельности, является неправдой.

Наша партия дала оценку деятельности И. В. Сталина, указав на позитивные и негативные стороны этой деятельности. В период минувшей войны деятельность И. В. Сталина оценивается нашей партией как деятельность положительная, позитивная. Об этом периоде и написана книга, поэтому, когда о Сталине говорится там что-то положительное, это вовсе не является каким-либо восхвалением. Однако ввиду полученных мной дополнительных замечаний я написал предисловие, где указано, почему книга написана именно так, а не по-другому.

Уважаемые Леонид Ильич и Алексей Николаевич! Я прошу вас дать мне ответ, имею ли я право, как гражданин, как коммунист, писать о минувшей войне так, как я ее видел, так, как я в ней жил, писать о том, что я наблюдал, чему был свидетелем, писать без прикрас и выдумок, словом, писать правду о том, что было и как было, писать так, как написана сама книга, где говорится о нашей Родине, о нашем народе, о советском труженике и советском воине, о тех трудностях, которые пришлось пережить советскому народу, о сложностях войны, о наших полководцах и Верховном главнокомандующем, о силе и действенности партийно-политической работы, об организующей и направляющей деятельности нашей партии, которая в конечном счете привела к разгрому злейшего врага человечества – фашизма и его головного отряда – гитлеровской Германии.

Я прошу вас также ответить мне, правильны ли действия товарищей, которые понуждают меня переделывать, по их усмотрению, уже написанное и опубликованное в журналах, ссыла-

ясь на то, что написанное в журналах не может быть опубликовано в книгах, многие месяцы задерживают книгу и выход ее ставят в зависимость от выполнения их требований.

Я решительно не верю тому, чтобы подобные действия были известны руководству нашей партии, руководству нашего государства и были бы ими санкционированы.

Я прошу предоставить мне возможность опубликовать уже готовую, написанную мной книгу, за правдивость которой готов нести ответственность.

С уважением

*А. Е. Голованов.*

## От автора

Служба моя в авиации сложилась так, что в январе 1941 года из Гражданского воздушного флота я был возвращен опять на службу в ряды Красной армии. Возвращение это прошло по инициативе И. В. Сталина и при непосредственном его участии. Получилось как-то так, что, начав свою службу в ВВС в должности командира полка, мне неоднократно приходилось встречаться со Сталиным как в довоенные месяцы, так и в начальный период Великой Отечественной войны. Будучи же назначенным в августе месяце 1941 года на должность командира 81-й авиадивизии и подчиняясь непосредственно главкому ВВС – зам. наркома обороны, я стал часто вызываться в Ставку то вместе с главкомом, то один. Встречи со Сталиным стали систематическими.

С ноября 1941 года дивизия была преобразована в 3-ю авиационную дивизию дальнего действия Ставки Верховного главнокомандования, и с этого момента, ранее как командир дивизии, а затем как командующий Авиацией дальнего действия (АДД) Ставки Верховного главнокомандования, своим непосредственным руководителем и начальником я имел только лично И. В. Сталина. Никто больше из военного руководства за время существования АДД – ни Генеральный штаб, ни руководители Наркомата обороны, ни кто-либо из других товарищей – отношения к деятельности и развитию этого рода войск не имел. Случай, по-видимому, уникальный, ибо подобных примеров мне больше неизвестно.

Вот почему личность Сталина занимает в моих записках определенное место, большее, чем у других товарищей. Совершенно естественно, что, общаясь непосредственно с Верховным в течение ряда лет тяжелейшей, в особенности в ее первой половине, войны, я имел возможность не только наблюдать за ходом войны собственно в Ставке, но и наблюдать за деятельностью самого Сталина. Неоднократно же присутствуя при решении вопросов, не относящихся ни к АДД, ни ко мне, но к ходу войны в целом имеющих прямое отношение, мне довелось быть свидетелем процесса их решения. Поэтому в своем повествовании я не раз ухожу от вопросов собственно боевой деятельности АДД, считая, что более широкое освещение отдельных вопросов или эпизодов по ходу самой войны, с одной стороны, расширит круг вопросов, с которыми знакомится читатель, с другой, как мне думается, оживит содержание книги, избавит ее от известной сухости изложения. Наконец, как уже автор, считаю для себя подобный стиль изложения более приемлемым, подходящим, ибо полагаю, что автор совсем не обязан строго придерживаться в своем изложении только тех вопросов, специалистом в которых он является, а может освещать и то, что считает нужным, необходимым.

Наша партия дала оценку деятельности И. В. Сталина. Как известно, эта деятельность оценена как с позитивной, так и с негативной стороны. Деятельность Сталина в Великой Отечественной войне оценена нашей партией как деятельность позитивная, положительная. Об этом периоде и идет речь в моей книге. До 1941 года я Сталина не знал и никогда его и не видел.

В своих «Записках» я привожу объемный материал по боевой деятельности, становлению, развитию АДД, рассказываю о боевых подвигах и ратном труде личного состава АДД, о действенности и силе партийно-политической работы, о беззаветной преданности личного состава своей Родине, своему народу, своей партии. В книге приводятся также некоторые факты, эпизоды, свидетелем которых в ходе войны мне довелось быть, а также говорится и о том, что мне довелось видеть, наблюдать. Говорю о том, что было и как было. В конце «Записок», подводя итоги боевой деятельности АДД, я остановлюсь и на некоторых других вопросах, в том числе и на личности Верховного главнокомандующего, и на своем отношении к этому человеку, деятельность которого будет изучать не одно поколение историков.

Я совершенно не претендую на то, что здесь охвачена вся разносторонняя и многообразная боевая деятельность АДД, что здесь о всем рассказано. Мною поднята лишь незначитель-

ная часть материала о жизни и боевой деятельности АДД, и многое ждет еще своих исследователей, своих авторов. Я буду признателен всем, кто дополнит и расширит мое повествование об Авиации дальнего действия, этом роде войск, о котором пока что написано еще мало.

## 1941

### Разговор в новогоднюю ночь

Шумно и празднично было 31 декабря 1940 года в Доме летчиков (теперь здесь гостиница «Советская»). Пилоты со своими женами, товарищами, родственниками и милыми сердцу девушками встречали новый, 1941 год.

За плечами многих – Халхин-Гол, освобождение Западной Белоруссии и Западной Украины, война с белофиннами. Было о чем поговорить: большинство друг друга давно не видели.

Настроение у всех приподнятое, веселое. Казалось, время забот и хлопот кончилось, можно спокойно пожить дома, поспать в тепле, вкусно позавтракать, выпить горячего кофе, приготовленного любимой женой, и уж только после этого приступить к повседневным делам своим. Рассказы лились рекой, каждый хотел поделиться чем-то удивительным и неожиданным, что приключилось с ним за тридцать девятый и сороковой – за эти два беспокойных года. Несколько омрачали настроение финские события. Правда, уже наступили мирные дни, и мы не могли нарадоваться этому, но в мирном небе пахло гарью: как-никак, а в Европе шла война, фашистская Германия предпринимала одну агрессивную акцию за другой, и, несмотря на то что Риббентроп поставил свою подпись под Пактом о ненападении, заключенным между СССР и Германией, мы хорошо понимали, что фашисты могут вероломно нарушить свое слово.

Когда речь заходила о трудностях войны с белофиннами, хотелось верить, что главной причиной этих трудностей была очень холодная, с глубоченным снегом, зима и на редкость плохая, с туманами и обледенением, погода.

Без пяти двенадцать захлопали пробки шампанского, начались поздравления с Новым годом и взаимные пожелания всего самого лучшего, разгоралось веселье. Вальсы сменялись модными в то время танго – летчики танцевали. Было таклюдно – яблоку негде упасть.

Мы с женой тоже танцевали, оба веселые и счастливые – тем, что вместе встречаем Новый год, тем, что оба наконец-то «по-настоящему» дома, а я, кроме того, тем, что встретил своих товарищей, участников боев на Халхин-Голе и Финской кампании, успел о многом переговорить и немало вспомнить. Все мы, боевые летчики, в то время пользовались особым вниманием: иные из нас имели уже по несколько орденов, что было тогда редкостью, а некоторые стали Героями Советского Союза.

С нами за столиком сидели нарком авиационной промышленности Алексей Иванович Шахурин с женой, генеральный инспектор ВВС Яков Владимирович Смушкевич, отвоевавший в Испании и на Халхин-Голе в ранге фактического командующего нашими Военно-воздушными силами и пользовавшийся большим авторитетом и любовью в среде летного состава; а также Михаил Федорович Картушев, новый заместитель начальника Гражданского воздушного флота, тоже со своей женой.

С Алексеем Ивановичем Шахуриным я встретился в тот новогодний вечер впервые. Это был подвижный, энергичный, жизнерадостный и совсем еще молодой человек. У меня тогда и в мыслях не было, что вскоре мне придется часто соприкасаться с ним и получать от него большую помощь.

Здесь надо сказать, что наш экипаж, с которым мне довелось принимать участие в двух военных кампаниях, вынашивал мечту совершить дальний, в любую погоду, беспосадочный перелет или полет вокруг земного шара в минимально короткий срок. Мы уже тренировались, совершив, в частности, перелет из Монголии в Москву менее чем за сутки, включая сюда и время всех посадок и заправок. В ту пору это кое-что значило. В Монголии же нам не раз доводилось бывать в воздухе по восемнадцать часов в сутки.

Неожиданное знакомство с наркомом авиационной промышленности взбудоражило меня. Я ведь не переставал думать о том заветном, чем жил наш экипаж. Но как сейчас подступиться к этому, с какой стороны подойти? Подумав, решил, что поскольку дипломат я плохой, значит, тонко подойти не сумею, а сразу ставить «шкурный» вопрос перед человеком, с которым только что познакомился, счел неприличным. Решил отложить это дело, посоветоваться с экипажем и в ближайшее же время попросить Алексея Ивановича принять нас. Вот какие мысли бродили в ту ночь в моей голове, и от них настроение становилось еще лучше.

С Михаилом Федоровичем Картушевым мы иногда встречались прежде по различным делам, непосредственно касавшимся нашего экипажа. Во время Финской кампании он как-то даже летал с нами и интересовался, как это мы на невооруженном самолете – ведь мы были летчиками Гражданского воздушного флота – днем, прикрываясь облачностью, выполняем задания над территорией Финляндии. Но на этом, собственно, наши взаимоотношения и заканчивались. Больше других за нашим столом был мне знаком Я. В. Смушкевич. Своей простотой он как-то удивительно быстро располагал к себе людей. С ним можно было заводить разговор на любые темы, не боясь, что будешь неправильно понят.

Как известно, летчики в большинстве своем любят повеселиться и при случае выпить. Не потому, конечно, что в авиацию попадают люди с такими наклонностями – сама по себе профессия связана с большой затратой энергии и эмоций. Сколько неожиданностей бывает в полете, столько всяких «случаев» на счету каждого пилота, что иногда собраться в своей компании – своего рода разрядка той внутренней напряженности, которую пережил человек в воздухе, а осознал возможные последствия пережитого уже на земле. Сам человек очень редко и мало пьющий (в этом есть свои плюсы, но иногда и минусы), я никогда не вставал другим, как говорится, поперек дороги, тем более что случается это, конечно, не накануне, а тем более не перед вылетом.

В ту новогоднюю ночь, хватив под различные тосты изрядную дозу шампанского, я увидел мир в радужном свете и в конечном итоге решил, что называется, с ходу изложить замыслы нашего экипажа Якову Владимировичу Смушкевичу. Тем более, подумал я, он знает, что меня пытались отозвать из Монголии для перелета из Москвы в Хабаровск на многомоторном гидросамолете «Глен Мартин». Тогда, поговорив со мной, он отказался отпустить нас из Монголии.

Извинившись перед женой, я сел рядом с Я. В. Смушкевичем и, набравшись храбрости, безо всяких обиняков начал излагать суть дела, прося, чтобы Яков Владимирович оказал нам содействие, похлопотал за нас. Я даже принялся доказывать ему, что мы его не подведем, – он наш экипаж знает, – что мы способны и на более трудные дела и так далее, и тому подобное. Видимо, шампанское свое дело сделало. Но, поглядев на задумчивого и молчаливого Смушкевича, я спохватился: уж не наговорил ли чего лишнего? Вспомнил о Хлестакове и умолк.

Некоторое время оба мы сидели молча. Обернувшись, я увидел жену, неодобрительно качавшую головой. Легкий хмель сразу испарился, все стало на свои места, и я уже собрался было извиниться за проявленную нескромность, встать и уйти, как Яков Владимирович поднял голову, посмотрел мне в глаза и сказал:

– А вы думали когда-нибудь о нашей авиации, о ее боеспособности во время боев на Халхин-Голе и в Финскую кампанию?

Мне показалось, что Смушкевич не слушал и не слышал моей только что произнесенной жаркой речи: его вопрос был совсем из другой области.

«Слава Богу, – подумал я. – Человек даже сейчас, под Новый год, занят делами, а я полез к нему хотя и с важным для нас вопросом, но совсем не вовремя».

Не будучи подготовленным к ответу на столь неожиданный и очень серьезный вопрос, я молчал.

– Неужели вы, товарищ Голованов, зная все тонкости летного дела, никогда над этим не задумывались?

«Как хорошо, что он ничего не слышал!» – обрадовался я.

– Вы мечтаете о дальних полетах, о том, чтобы облететь вокруг земного шара... Не сомневаюсь, вы сможете это сделать. Но мне кажется, в интересах дела вы должны заняться другим, более важным вопросом. Я сам думал поговорить с вами об этом. Но коль скоро вы затеяли разговор о полетах, давайте обсудим это сейчас. Благо все танцуют и заняты собой.

Я взглянул туда, где сидела моя жена. Ее на месте не было.

– Не возражаете? – спросил Смушкевич.

– Что вы! – ответил я и весь обратился в слух.

Яков Владимирович стал говорить об Испании, о том, какие у нас отличные боевые летчики, как они храбро вели воздушные бои, как бомбардировщики почти без всякого прикрытия летали на бомбежку. Это знал и я от самих участников боев.

– Однако, – продолжал Смушкевич, – все шло отлично, пока стояла хорошая погода. Портились метеорологические условия – и все выглядело по-иному. Слепые полеты, полеты вне видимости земли – это наш камень преткновения, и, хотя мы еще оттуда, из Испании, поднимали эти вопросы, война с белофиннами снова подтвердила слабую подготовленность массы летного состава к полетам в плохую погоду, их неумение пользоваться средствами радионавигации. Практически, как вы знаете, – сказал в заключение Смушкевич, – наша бомбардировочная авиация не принимала сколь-либо серьезного участия в этой войне.

Яков Владимирович умолк. Молчание длилось довольно долго. Всякие мысли мелькали у меня в голове, но, сколько я ни силился понять, почему он заговорил об этом именно со мной, так ни до чего и не додумался.

Действительно, в Финскую кампанию погода стояла отвратительная. Туманы, снегопады, облачность, обледенение – эти постоянные спутники летчиков для нашего экипажа в его одиночных полетах за линию фронта были, как говорится, на руку. В непогоду мы чувствовали себя как рыба в воде, используя все средства радионавигации, в том числе и работающие радиостанции противника, вплоть до широкоэшелонных станций как самой Финляндии, так и ее соседей. Пеленгуясь по ним, мы точно выходили в заданные места; что же касается собственно слепого полета, то, пилотируя по приборам, нам было совершенно безразлично, летать ли вслепую или при видимости земли. Можно даже сказать, что, летая вслепую, внимательнее относишься к полету, бываешь более точен. К тому же плохая погода практически исключала возможность встречи с вражескими истребителями или, во всяком случае, сводила ее до минимума. При полетах на небольших высотах зенитная артиллерия не могла принести нам серьезного вреда, разве только случайно.

Вспомнились и курьезы финской войны. Однажды, пробив оказавшуюся нетолстой облачность, мы так и ахнули: куда ни взглянешь, везде стоят аэростаты заграждения, которыми прикрывался Ленинград, как бы говоря: вот где я! Пришлось быстро вернуться, чтобы сообщить об этом командованию. Позднее мы всегда проверяли, не видны ли аэростаты.

Понимая, что фронтовая авиация не может летать в плохую погоду, мы предлагали лидировать ее, иначе говоря, вести за собой, – известно, что строим пробить облачность довольно просто. Но от этого отказались. Почему? Тогда мы над этим не задумывались. Выполняли свою работу, а ее нам хватало, налетали около четырехсот часов – немало в тех условиях.

Почему же все-таки со мной начат такой разговор?

Прервав затянувшееся молчание, я спросил:

– Яков Владимирович, а что, собственно, я должен делать? Какое я имею отношение ко всему этому? Я гражданский летчик, шеф-пилот Аэрофлота, и только.

– Вы, товарищ Голованов, должны написать письмо товарищу Сталину.

Я был поражен. Сначала даже подумал, что ослышался.

– Товарищу Сталину?!

– Да, ему, – спокойно ответил Смушкевич.

Наконец я отчетливо понял, что со мной ведется серьезный, важный разговор, который был заранее обдуман, а не просто возник здесь, под влиянием шампанского или хорошего настроения.

– Что же я должен написать товарищу Сталину? – спросил я.

– Вы обязаны написать, что в течение двух лет соприкасаетесь с летной работой ВВС и поняли, что вопросам слепых полетов и использования средств радионавигации надлежащего значения не придают, что товарищи, стоящие во главе этого дела, сами слабы в этих вопросах. Как подтверждение приведите для примера плохое использование бомбардировщиков в Финскую кампанию. Далее напишите, что вы можете взяться за это дело и поставить его на должную высоту. Вот и все.

Попросту говоря, я был ошарашен. Писать такие записки, да еще Сталину! Кто меня там знает? Этак можно сойти за бахвала и наглеца.

О том, что со слепыми полетами и использованием средств радионавигации дело обстоит плохо, мне казалось, известно всем. Ведь еще в 1939 году, когда понадобилось быстро перебросить в Монголию большую группу наших «испанцев», то есть летчиков, имевших опыт воздушных боев, пригласили пилотов гражданской авиации, в частности Николая Ивановича Новикова и меня. Экипажи, кроме командиров кораблей и бортмехаников, состояли из военных. Провожал нас с Ходынки Климент Ефремович Ворошилов и просил доставить всю экспедицию быстро и в полной сохранности.

Надо сказать, этот полет показал удивительно слабую подготовку военных штурманов и стрелков-радиостов. Когда мы вылетели из Новосибирска и столкнулись с плохой погодой в районе Красноярска, откуда почти до самого Иркутска шли вслепую, пришлось всю связь и самолетовождение взять на себя. Хорошо еще, что бортмеханик Константин Михайлович Тамплон окончил специальные курсы радиостов! В конечном итоге мы вышли с честью из этого весьма затруднительного положения и, вылетев последними, прилетели в Иркутск первыми. Я знал условия работы в Восточной Сибири, недаром несколько лет пролетал там.

Длительный слепой полет вызвал поначалу большую тревогу у наших «пассажиров», отличных боевых летчиков, хорошо знавших, что к чему. Но через пятнадцать – двадцать минут все успокоилось, а в Иркутске наш экипаж уже считался «своими ребятами». Минут через тридцать появился второй самолет, а за ним – третий. Оказалось, что ставший впоследствии известным летчиком-испытателем М. А. Нюхтиков, который первым вылетел из Красноярска, решил идти в эту плохую погоду визуальную – бреющим полетом по железной дороге. Зная, что там имеется немало туннелей, я смотрел на него, как на вернувшегося с того света. Он справился с рискованным как для себя самого, так и для товарищей, находившихся в самолете, опаснейшим полетом. Но думается, сужу по собственному опыту, что таких случаев у него больше не было, так как он до сих пор жив и здоров. Николай Иванович Новиков (это он шел вслед за Нюхтиковым), хотя и не имел «своего» человека на борту, принял решение такое же, как и мы, – идти на высоте вслепую. Не имея фактически связи с землей, он выскочил в район озера Байкал, восстановил ориентировку и пришел в Иркутск. Скажем прямо: в летном деле не так уж редко случается и везение.

Разбор показал, что летный состав, выделенный из особой эскадрильи ВВС, слабо подготовлен и в штурманском отношении, и в радиоделе в сложных условиях полета. А ведь были выбраны лучшие товарищи! Отрадное впечатление произвел на меня лишь майор В. Г. Грачев, летевший со мной вторым пилотом. Держался он в полете спокойно и техникой пилотирования нового для него самолета владел хорошо.

К этому полету мы в разговоре с Яковом Владимировичем возвращались не раз во время боев на Халхин-Голе. О применении же авиации в Финской кампании Смушкевич, конечно, знал все, а я – лишь отдельные эпизоды.

В общем, вопросы, о которых говорил Яков Владимирович, действительно назрели и имели важное государственное значение, но ставить их, как предлагал он, прямо в лоб я считал для себя по меньшей мере неприличным.

Все это я и высказал тут же Смушкевичу. В заключение спросил, почему он сам, генеральный инспектор ВВС, не возьмется за это дело? Он дважды Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, он большой авторитет у летчиков, за его плечами Испания и Халхин-Гол!

Немного помолчав, Яков Владимирович ответил, что он не имеет сейчас такой возможности, и вряд ли на его докладную обратят в настоящее время серьезное внимание.

Ответ его меня и удивил, и озадачил...

– Что касается вас, – продолжил свою мысль Смушкевич, – то вы напрасно думаете, что вас никто не знает. Ваши удивительные полеты (он выразился именно так) во время финских событий не раз описывались товарищу Сталину и Куликом, и Мехлисом, как непосредственными участниками и свидетелями этих полетов. Ваша записка привлечет к себе внимание...

Разговор наш был прерван вернувшимися к столу немного запыхавшимися от танцев женщинами и их кавалерами. Мы переключились на другие темы. Но вот опять заиграла музыка, и жена увела меня танцевать ее любимое танго.

Во время танца она с недоумением спрашивала:

– Что с тобой? Мне всегда приятно танцевать с тобой, а сейчас ты какой-то рассеянный, без конца сбиваешься. Ты даже наступил мне на ногу! Опять что-нибудь задумал?

– Да нет, что ты... Просто, видать, выпил лишнее.

Теперь в глазах ее появилось недоверие.

– Что-то раньше такого с тобой не случалось.

Весь вечер старался я быть веселым, шутил. Но вихрь мыслей, поднявшийся под впечатлением разговора со Смушкевичем, главенствовал надо всем. Не раз задавал я себе вопрос: что же теперь делать? Что делать?!

Перед отъездом ко мне подошел Яков Владимирович:

– Ну так вот, пишите записку и передайте ее мне. Я обеспечу ее доклад товарищу Сталину.

Мы распрощались и разъехались по домам. По дороге жена расспрашивала меня, о чем мы так долго разговаривали со Смушкевичем, и, услышав, что мы вспоминали Халхин-Гол и финскую, успокоилась. Ох, сколько нашему брату приходится кривить душой в таких делах!

Заснуть я не мог долго. Предложение Смушкевича было для меня странным, непонятным, хотя суть дела очевидна. Все, что говорил Яков Владимирович, – истинная правда. Но почему должен писать именно я?

Стали всплывать в памяти различные эпизоды из жизни нашего экипажа на Халхин-Голе и в финскую. Из всего пережитого и виденного нами совершенно ясно, что в воздушных боях нет равных нашим летчикам по тактике и смелости. Японские летчики не выдерживали лобовых атак. В самый критический момент стремительного сближения нервы сдавали, они уклонялись от боя и погибали. А ведь это была элита японских летчиков-самураев. Такие асы, как С. С. Грицевец, Г. П. Кравченко, И. А. Лакеев, Б. А. Смирнов, А. А. Зайцев, Е. Н. Степанов и многие другие, были грозой для японских летчиков, их знали и боялись. Бомбардировщики целыми частями и соединениями ходили на бомбежку и отлично выполняли все боевые задания. Правда, в Монголии держалась отличная погода.

Как-то в кабинете начальника штаба ВВС генерала В. К. Аржанухина, энергичного и умного человека, я стал свидетелем разговора о снятии с «дугласов» радиостанций и замене их

другими. Мотивировали это тем, что радики, стоящие на «дугласах», малого радиуса действия. Генерал Аржанухин спросил, так ли это. Я ответил, что эти радики обеспечивают дальность связи до двух тысяч километров. Когда же В. К. Аржанухин спросил, какой радиус обеспечивают предлагаемые к замене радики, – оказалось, триста километров. Естественно, замена была запрещена. Налицо был явный пробел в технической подготовке личного состава, обслуживавшего материальную часть. У штурманов чувствовалась отличная подготовка к визуальным полетам и слабая, никуда не годная – в умении пользоваться радиосредствами, имеющимися на борту самолета.

Почему?! Ведь научиться летать по радиосредствам куда легче и проще, да и времени на это нужно меньше, чем для овладения визуальными полетами.

Повторяю, Финская кампания выявила явную неготовность нашей бомбардировочной авиации к полетам в сложных метеорологических условиях при использовании средств радионавигации. Потому-то мы и выдвигали вопрос о полетах со специальными заданиями по тылам белофиннов, о лидировании бомбардировщиков к целям с помощью средств радионавигации, хотя, конечно, были и отличные летчики, успешно действовавшие и в плохую погоду. Мне было известно, что это предложение докладывалось Сталину и получило его одобрение. Нас вызывали к Андрею Александровичу Жданову – члену Военного совета фронта. Первая часть наших предложений была утверждена, и мы приступили к выполнению ее своими экипажами, а вот вторая так и осталась нерешенной. Почему? Все это было для меня загадочным. Вовсю шла война на Западе. Авиация немцев и англичан, используя радионавигацию, летала, бомбила, не считаясь с погодой, а мы?!

Чем больше возникало в голове вопросов, тем меньше было возможности ответить на них. Заснул я с твердым убеждением, что Смушкевич прав и откладывать это дело в долгий ящик нельзя, хотя у меня даже не мелькала мысль о том, что всем нам скоро придется принять непосредственное участие в войне. А много лет спустя я узнал, что генералы Смушкевич и Аржанухин после финской войны написали докладную записку с анализом боевых действий – о неправильном использовании бомбардировочной авиации, которую вместо массированного ее применения раздавали и по отдельным направлениям, и отдельным командующим. В записке говорилось также о плохой подготовке экипажей бомбардировщиков к полетам в сложных метеорологических условиях.

Результат подачи такой записки оказался совсем неожиданным. Как Смушкевич, так и Аржанухин были сняты со своих постов, хотя они являлись очень сведущими, с большим личным боевым опытом товарищами. Почему? Этот вопрос до сих пор остается для меня мучительной загадкой...

## Первая встреча со Сталиным

Хотя я и заснул с твердым убеждением в правильности мыслей, высказанных Смушкевичем, хотя и пришел к заключению, что откладывать такие вопросы в долгий ящик не следует, но нередко ведь бывает и так, что, лежа в постели и размышляя в ночной тишине, думаешь решить тот или иной вопрос по одному, и все кажется ясно и просто, а проснувшись и вспомнив свои ночные бдения, приходишь к выводу, что мечтать, лежа в постели, куда проще, чем осуществлять эти мечты. Так случилось и со мной.

Честно говоря, ни наутро после той новогодней ночи, ни на другой день я ничего И. В. Сталину не написал. Более того, разговор с Яковом Владимировичем стал как-то забываться. Однако еще через день мне позвонили от Смушкевича и спросили, готова ли записка. Смутившись, я стал говорить что-то маловразумительное.

– Когда будет готова ваша записка? – спросил настойчивый голос.

Поколебавшись, я ответил, что записка будет готова завтра.

– Дайте ваш адрес, завтра мы пришлем к вам за ней.

Я назвал свой адрес, повесил трубку и мысленно задал себе вопрос: правильно ли я все это делаю? Ведь я еще не приступил к работе, даже еще не задумывался над содержанием этой, как тогда думал, злополучной записки. И вот, пожалуйста, обещаю, что завтра она будет готова. Я крепко ругал себя за то, что сразу же категорически не отказался. Однако слово есть слово, завтра есть завтра, оно настанет именно завтра, а не позже. А слово – это лицо человека, которое в свое время было, как известно, дороже и ценнее любого векселя. Что касается лично меня, то я не помню в своей жизни случая, когда бы не сдержал данного слова, хотя не раз бывало, что, выполняя то или иное обещание, я искренне об этом жалел. Так и на этот раз. Отложив все свои дела, я взял лист бумаги, карандаш, сел за письменный стол и быстро, уверенно, впервые в жизни написал: «Товарищ Сталин!»

И это было все. Оказалось, что дальше писать мне нечего, к составлению столь ответственного документа я был совершенно не подготовлен.

Написать записку так, как говорил мне Смушкевич, я не имел никакого права, ибо не знал, да и не мог знать истинного положения вещей. Сослаться на Смушкевича и предложить свои услуги было глупо. Шли часы, а на листе бумаги передо мной по-прежнему были только два слова: «Товарищ Сталин» – и восклицательный знак. Бесчисленное множество различных вариантов мелькало в моей голове, но все они тотчас отбрасывались, браковались, даже не попадая на бумагу. Все же чем больше я думал над самой сутью вопроса, тем все увереннее приходил к заключению, что Смушкевич прав. Но как изложить все, чтобы, с одной стороны, сказать сущую правду, а с другой – не очернить напрасно людей, которые на этом деле стоят? Как предложить свои знания и некоторый опыт, чтобы не прослыть болтуном и пустомелей? Мои размышления прервал телефонный звонок. Сообщили, что завтра утром нужно вылететь в Урумчи, в Западный Синьцзян, везти туда вновь назначенного председателя Советско-китайского авиационного общества А. С. Горюнова, помощника начальника Аэрофлота. Мысль заработала быстрее: времени оставалось совсем немного.

Просидев у письменного стола всю ночь, много раз черкая и перечеркивая слова и целые фразы, я в конце концов написал следующее:

«Товарищ Сталин!

Европейская война показывает, какую огромную роль играет авиация при умелом, конечно, ее использовании.

Англичане безошибочно летают на Берлин, Кельн и другие места, точно приходя к намеченным целям, независимо от состояния погоды и времени суток. Совершенно ясно, что кадры этой авиации хорошо подготовлены и натренированы.

В начале войны с белофиннами мной была выдвинута идея полетов в глубокие тылы белофиннов, используя радионавигацию, для разбрасывания листовок и лидирования бомбардировщиков к целям, намеченным для бомбометания. Этот план докладывали Вам, после Вашего одобрения мы приступили к его выполнению. Ввиду того что мы летали на самолете «дуглас» без всякого сопровождения и вооружения, летали мы только при плохих метеоусловиях, пользуясь исключительно радионавигацией.

Много полетов было проведено нами по тылам белофиннов, вплоть до Ботнического залива, как днем, так и ночью. Много тонн листовок, а также и десанты выбрасывались нами в точно намеченных местах, и это лишний раз подтвердило всю важность и эффективность радионавигации.

Будучи на приеме у тов. Жданова, я выдвигал вопрос, чтобы нам были приданы бомбардировщики для вождения их на цели. Тов. Жданов дал задание проработать этот вопрос, но он так и остался нерешенным, и, таким образом, вторая часть задачи осталась невыполненной.

На сегодня с каждым днем диктуется необходимость иметь такую авиацию, которая могла бы работать почти в любых условиях и точно прилетать на цели, которые ей указаны, независимо от метеорологических условий. Именно этот вопрос, по существу, и будет решать успех предстоящих военных операций в смысле дезорганизации глубоких тылов противника, его промышленности, транспорта, боепитания и т. д. и т. п., не говоря уже о возможности десантных операций.

Имея некоторый опыт и навыки в этих вопросах, я мог бы взяться за организацию и организовать соединение в 100–150 самолетов, которое отвечало бы последним требованиям, предъявляемым авиации, и которое летало бы не хуже англичан или немцев и являлось бы базой для ВВС в смысле кадров и дальнейшего увеличения количества соединений.

Дело это серьезное и ответственное, но, продумав все как следует, я пришел к твердому убеждению в том, что если мне дадут полную возможность в организации такого соединения и помогут мне в этом, то такое соединение вполне возможно создать. По этому вопросу я и решил, товарищ Сталин, обратиться к Вам.

*Летчик Голованов.*

*Место работы – Аэрофлот (эскадрилья особого назначения).*

*Адрес: Колхозная пл., 1-й Канпельский пер., д. 9, кв. 57. Тел.: И-1-03-48».*

Перечитав несколько раз записку, сложил ее, запечатал в конверт и, не написав его, оставил на столе. Было пять часов утра. В семь за мной должны были заехать по пути на аэродром. Нужно немного отдохнуть...

Перед отъездом я сказал жене, что, если приедут от Смушкевича за пакетом, пакет на письменном столе.

Ночевали мы в этот день в Актюбинске. Настроение у меня было отличное, оттого что выполнил свою, как я думал, тяжелую обязанность – написал записку, которая к Сталину, конечно, не попадет, а если и попадет, то вряд ли на нее обратят внимание. Поэтому даже своему экипажу – второму пилоту Мише Вагапову и бортмеханику Константину Михайловичу Тамплону, с которыми мы давно вместе летали, – ничего не сказал, хотя все летные дела мы обсуждали и решали сообща. Я был уверен, что с моей запиской все на этом и кончилось, и, прилетев в Алма-Ату, совершенно не придавал значения распоряжению начальства прервать дальнейший полет и немедленно вернуться в Москву. Такое случалось не раз. Распровавшись с Горюновым, мы отправились в обратный путь и всю дорогу гадали, строя разные предположения, куда нас занесет судьба на этот раз.

Нужно сказать, что моя работа шеф-пилота Аэрофлота была очень интересной. Это не однообразная жизнь линейного пилота, летающего по одной и той же, как говорят, до единого кустика знакомой и изученной трассе. Неожиданные полеты в разных направлениях, во все концы нашего государства интересны не только в смысле пополнения географических и исторических знаний, но и своей внезапностью, сложностью, резкой сменой климатических и метеорологических условий. Поэтому у нас под рукой всегда были все карты и все маршруты.

Погода от Куйбышева до Москвы была неважная – вторжение теплых воздушных масс, сильное обледенение. Самолеты на трассах не летали.

В Москву прибыли в пять часов вечера. Как обычно, договорились созвониться друг с другом завтра, так как в аэропорту для нас никаких указаний или распоряжений оставлено не было.

Дома я узнал от жены, что днем несколько раз мне звонили от какого-то товарища Маленкова и спрашивали, как она думает, прилетим мы сегодня или нет. Жена ответила, что обычно ей, когда мы возвращаемся в Москву, звонят и сообщают, но сейчас она не знает, где мы. Тогда ей сказали, что мы вылетели из Алма-Аты в Москву, но что погода плохая и вряд ли мы прилетим. «Вот большое вам спасибо, – обрадовалась жена, – сейчас буду готовить обед». Ей опять сказали, что торопиться не следует, так как погода плохая. «Ничего, – ответила она, – если уж вылетели, то обязательно будут. Вы позванивайте мне, если муж вам очень нужен. Мне обязательно сообщат, как только он прилетит».

– Вот и сейчас, минут пять назад, был звонок. Оставили номер телефона и сказали, чтобы ты сейчас же позвонил. Говорил со мной Суханов. Что это за товарищи, я никогда не слышала этих фамилий...

По правде сказать, я и сам не знал, что это за товарищи. Решил, что это, видимо, звонят те, кого мы должны куда-то везти. Так и сказал жене.

– Но нам твои пассажиры никогда не звонили!

Новый телефонный звонок решил все наши сомнения.

– Да, да, только что вошел, сейчас возьмет трубку, – ответила жена.

– Товарищ Голованов, говорят из ЦК, помощник товарища Маленкова – Суханов. С вами хотели бы здесь поговорить. Вы можете сейчас приехать?

– Могу. А как мне вас найти?

– Знаете что, вы пока быстро поешьте, а я вызову машину, за вами заедут.

– Хорошо, – ответил я. – Всего хорошего. – И на вопросительный взгляд жены объяснил: – Ну, теперь все ясно! Не успел сказать тебе, что нас срочно вернули из Алма-Аты. Мы все гадали, куда и с кем лететь. Зря-то с дороги не возвращают. Вот удивится наш экипаж! Ведь Маленков – это секретарь ЦК. Наверно, куда-то собрался лететь.

– Ох уж мне эти полеты, – вздохнула жена. – Свернешь ты когда-нибудь на них шею. Ведь ты не один сейчас. Нужно думать и о семье!

Который раз я слышал эти слова и во время Халхин-Гола, и в финскую, но всегда знал, что Тамара, хоть и много переживает, в душе и сама радуется за меня, за мой экипаж. Всю финскую войну проработала она в госпиталях с ранеными и очень гордилась, когда кто-нибудь из них спрашивал: «А не жена ли вы того летчика Голованова, что вывез меня на «дугласе»?»

Наскоро пообедав, я стал одеваться. И тут же раздался звонок у входной двери: это пришла за мной машина.

По пути в ЦК я размышлял о том, куда придется завтра лететь. Много нам с экипажем пришлось возить ответственных товарищей, и в разные места. Но с секретарями ЦК сталкиваться не доводилось... Обычно наши пассажиры приезжали на аэродром, и никогда мне не приходилось предварительно куда-либо являться. Видимо, предстоит какой-то особо важный полет, и меня вызывают на инструктаж. С этими мыслями вошел я в подъезд, предъявил документы, и мне показали, куда нужно пройти.

Встретившись в приемной с Сухановым, я, не успев даже спросить о цели моего вызова, был проведен в довольно большой кабинет, где за столом, наклонив голову, сидел довольно грузный человек и что-то писал. Горела одна настольная лампа. Суханов зажег свет. В углу кабинета стояли большие часы. Время было 18 часов 30 минут.

– Вот и товарищ Голованов, – сказал Суханов.

– Будем знакомы – Маленков. – Встав из-за стола, он протянул мне руку. – А мы были уверены, что вы сегодня не прилетите! Как погода?

– Погода неважная, – ответил я.

– Ну а как же вы летаете?

– У нас самолет хороший, имеются противообледенители, пользуемся радионавигацией, так что в видимости земли для ориентировки не нуждаемся. Если полетим и погода будет плохая, сами убедитесь.

– А у вас все так летают?

– К сожалению, пока нет, но есть товарищи, которые летают и не хуже нас.

– Ну что же, – сказал Маленков, – поедemте. Оденьтесь и заходите ко мне.

Я решил, что, видимо, полетит целая комиссия или большая группа, которой Маленков даст инструктаж перед отлетом, и искренне пожалел, что не придется полетать с секретарем ЦК.

Когда я вернулся, Маленков был уже одет. Лифт спустил нас вниз, мы пересели в машину и поехали. На улицах было темно, я не следил, куда мы едем, завязался разговор о летной работе. Не прошло и пяти минут, как машина остановилась, и я увидел небольшой подъезд, освещенный электрической лампочкой. Мы поднялись на второй этаж, вошли в комнату, где сидели два незнакомых человека. Маленков предложил мне раздеться, разделся сам, сказал мне, чтобы я немного подождал, и пошел в открытую дверь. Бритый наголо, невысокого роста плотный товарищ поинтересовался, не я ли Голованов, тоже спросил, как мы долетели в такую погоду, но тут раздался звонок, и он быстро ушел в ту же дверь, затем сразу вернулся и сказал:

– Проходите, пожалуйста.

Я прошел через небольшую комнату и увидел перед собой огромную дубовую дверь. Открыл ее и оказался в кабинете, где слева стоял длинный, покрытый зеленым сукном стол со многими стульями по обе стороны. Несколько человек сидели, некоторые стояли. На стене висели два больших портрета – Маркса и Энгельса. Впереди у дальней стены стоял дубовый старинный стол, а справа от него – столик с большим количеством телефонов – это все, что я успел заметить, ибо от дальнего стола ко мне шел человек, в котором я сразу узнал Сталина.

Сходство с портретами было удивительное, особенно с тем, на котором он был изображен в серой тужурке и того же цвета брюках, заправленных в сапоги. В этом костюме он был и сейчас. Только в жизни он оказался несколько худее и меньше ростом.

– Здравствуйте, – сказал Сталин с характерным грузинским акцентом, подходя ко мне и протягивая руку. – Мы видим, что вы действительно настоящий летчик, раз прилетели в такую погоду. Мы вот здесь, – он обвел присутствующих рукой, – ознакомились с вашей запиской, навели о вас справки, что вы за человек. Предложение ваше считаем заслуживающим внимания, а вас считаем подходящим человеком для его выполнения.

Я молчал. Эта совершенно неожиданная встреча всего лишь через несколько считанных дней после того, как я написал записку, ошеломила меня. Конечно, я знал, что на всякое обращение должен быть какой-то ответ, но такой быстрой реакции, да еще лично самого адресата, даже представить не мог. Впоследствии оказалось, что такому стилю работы следовали все руководящие товарищи.

– Ну, что вы скажете?

Сказать мне было нечего. Я совершенно не был готов не только для разговора на эту тему со Сталиным, но довольно смутно представлял себе и саму организацию дела. Что нужно делать, я, конечно, знал, а вот как все организовать, абсолютно не представлял себе.

Сталин не торопясь зашагал по ковру. Возвращаясь назад и поравнявшись со мной, он остановился и спокойно сказал:

– У нас нет, товарищ Голованов, соединений в сто или сто пятьдесят самолетов. У нас есть эскадрильи, полки, дивизии, корпуса, армии. Это называется на военном языке организацией войск. И никакой другой организации придумывать, кажется, не следует.

Говорил Сталин негромко, но четко и ясно, помолчав, опять зашагал по кабинету, о чем-то думая. Я огляделся и увидел за столом ряд известных мне по портретам лиц, среди которых были Молотов, Микоян, Берия, Маршал Советского Союза Тимошенко, которого я знал по Финской кампании как военачальника, успешно завершившего боевые действия и ставшего после этого наркомом обороны. Были здесь также маршалы Буденный, Кулик и еще несколько человек, которых я не знал. Видимо, шло обсуждение каких-то военных вопросов. Маршал Тимошенко был в мундире. Не дождавшись от меня ответа, Сталин, обращаясь к присутствующим, спросил:

– Ну, как будем решать вопрос?

Не помню точно, кто именно из присутствовавших предложил организовать армию, другой товарищ внес предложение начинать дело с корпуса. Сталин внимательно слушал и продолжал ходить. Наконец, подойдя ко мне, он спросил:

– Вы гордый человек?

Не поняв смысла вопроса, я ответил, что в обиду себя не дам. Это были первые слова, которые я в конце концов произнес.

– Я не об этом вас спрашиваю, – улыбнулся Сталин. – Армия или корпус, – сказал он, обращаясь к присутствовавшим, – задавят человека портянками и всякими видами обеспечения и снабжения, а нам нужны люди, организованные в части и соединения, способные летать в любых условиях. И сразу армию или корпус не создашь. Видимо, было бы целесообразнее начинать с малого, например с полка, но не отдавать его на откуп в состав округа или дивизии. Его нужно непосредственно подчинить центру, внимательно следить за его деятельностью и помогать ему.

Я с удивлением и радостью слушал, что говорит Сталин. Он высказал и предложил то лучшее, до чего я сам, может быть, не додумался бы, а если бы и додумался, то едва ли высказал, потому что это были действительно особые условия, претендовать на которые я бы никогда не посмел.

Поглядев на меня, Сталин опять улыбнулся: мой явно радостный вид, который я не мог скрыть, говорил сам за себя.

– В этом полку нужно сосредоточить хорошие кадры и примерно через полгода развернуть его в дивизию, а через год – в корпус, через два – в армию. Ну а вы как, согласны с этим? – подходя ко мне, спросил Сталин.

– Полностью, товарищ Сталин!

– Ну вот вы и заговорили. – Он опять улыбнулся. – Кончайте ваше вольное казачество, бросайте ваши полеты, займитесь организацией, дайте нам ваши предложения, и побыстрее. Мы вас скоро вызовем. До свидания.

Ушел я от Сталина как во сне. Все решилось так быстро и так просто. Выйдя из здания и оглядевшись, я увидел прямо перед собой историческую Кремлевскую стену. Не сразу сориентировался, пришлось спросить, где Спасские ворота. Пошел домой пешком. На Красной площади услышал бой кремлевских курантов на Спасской башне. Пробило восемь. Прошло три часа с момента прилета в Москву. Всего три часа, а какой поворот в жизни! И, независимо от

моей воли, поплыли перед глазами годы – вся жизнь, то счастливая и удачная, то оскалившаяся, как хищный голодный волк, готовый проглотить тебя и твою семью...

В сознании мелькали эпизоды прошлого и только что увиденного в Кремле. Я пытался разобраться в своих противоречивых чувствах к Сталину. В моем воображении он был воистину стальным человеком, без души и сердца, который, не останавливаясь ни перед чем, проводил политику индустриализации и коллективизации. И меня окрыляло радостное чувство, что наша страна скоро догонит и перегонит передовые капиталистические страны по техническому оснащению и производству многих видов продукции. Вместе с тем мне казалось, что, сметая с нашего пути все мешающее и сопротивляющееся, Сталин не замечает, как при этом страдает много и таких людей, в верности которых нельзя было сомневаться. Ведь почти не было такой семьи, где не было бы арестованных или исключенных из партии среди родственников или близких знакомых.

Вспомнилась и моя единственная сестра... Ее муж был оклеветан и расстрелян как «враг народа». Сестра с детьми влачила жалкое существование... Вспомнился и покосившийся на всю жизнь рот моей жены, которую допрашивали в «органах»...

Сам я, как говорят, верой и правдой служил своему народу, и вся моя жизнь была на виду. Уже в 1919 году, мальчишкой, воевал. В 20-х годах был активным работником Нижегородского горкома комсомола, участвовал в борьбе с контрреволюцией и саботажем. Был в частях особого назначения – ЧОНе, затем в известной дивизии им. Дзержинского. Боролся с басмачеством в Средней Азии. В 30-х годах упорно учился летать. Потом работа в Московском управлении ГВФ; учеба в высшей школе летной подготовки в Батайске; выполнение пражительственного задания в Каракумах на ТБ-3.

Затем меня назначили в Иркутск начальником Восточно-Сибирского управления ГВФ. Работа шла хорошо; как передовика ГВФ меня по решению ЦК партии послали во Францию знакомиться с системой слепых посадок. Через месяц, возвратившись с ценным опытом, я начал внедрять его в практику. Это был 1937 год... Нашлись люди, которые и меня обвинили в связях с «врагами народа». Особенно больно было вспоминать, как в Иркутске меня вызвали на бюро крайкома партии и отобрали партийный билет. Я вынужден был подать жалобу в Центральную контрольную комиссию (ЦКК) нашей партии.

Пока ждал ответа, пережил немало разных тягот и неприятностей. Работы не давали, жили мы впроголодь, и, чтобы содержать семью, пришлось продавать все, что можно было продать.

Лишь благодаря своевременному предупреждению моих товарищей из НКВД, с которыми мне довелось работать в 1925–1930 годах, мне удалось, в прямом смысле этого слова, бежать из Иркутска в Москву и избежать ареста. Общаться со мной в то время избегали. Многие знакомые, встретившись со мной на улице, загодя переходили на другую сторону.

В конце концов меня назначили в 27-й отряд тяжелых кораблей, базирующийся в Москве, но подчиненный и входящий в состав Актюбинского управления ГВФ. Начальником этого управления был назначен мой бывший заместитель по Восточно-Сибирскому управлению ГВФ – Чусов, который ряд лет, до самого последнего времени, работал вместе со мной. Получив это назначение, я был уверен, что, в связи с тем что Чусов меня хорошо знает, мытарства мои закончились. Однако мой оптимизм оказался преждевременным, так как, явившись к командиру отряда Василию Ивановичу Чулкову (кстати, беспартийному товарищу), я узнал от него, что меня, пилота первого класса, назначили к нему в отряд вторым пилотом, чем он был, конечно, удивлен, а на его вопрос: почему так делается, – ему сказали, что я могу улететь за границу. Не веря этому и хорошо зная меня, он тут же мне обо всем рассказал.

Лишь коллектив летного и технического состава отряда, а в дальнейшем Московского управления ГВФ, куда я был переведен по ходатайству начальника этого управления П. Е. Тимашева, зная меня много лет, оказывал мне моральную поддержку, в которой я тогда

так нуждался. Шли месяцы, а запрос ЦКК, посланный в Иркутск, оставался без ответа. Наконец уже на повторные запросы пришел ответ, что бюро крайкома исключило меня из партии за то, что начальник одного из аэропортов на реке Лене пьянствовал, растратил какую-то сумму денег и бежал. Здесь же, в ЦКК, оказывается, находились и материалы руководства ГВФ, согласованные с Иркутским крайкомом партии, о представлении меня к ордену Ленина за работу Восточно-Сибирского управления ГВФ... Вот такая неразбериха была в то время. Да я ли один находился в то время в таком положении?! Поистине 37-й год был годом бедствий и несчастий для советского народа.

Все документы мне, конечно, были возвращены, а в постановлении ЦКК в адрес Иркутского крайкома было записано о несерьезном отношении бюро крайкома к судьбам коммунистов.

От предложенной мне тогда руководящей работы я отказался и стал опять рядовым летчиком. Эта профессия, а в моем понимании – искусство, всегда влекла и довлекла надо мной, и, где бы я ни находился, никогда не переставал летать. У каждого человека бывает своя страсть!

Довольно быстро я занял свое место в среде ведущего летного состава, стал летать на больших по тому времени пассажирских машинах, потом Халхин-Гол, далее финская и, наконец, шеф-пилотство в Аэрофлоте.

Нити всех бед, как я тогда считал, тянулись к Сталину... Сейчас же я увидел человека, который совсем не соответствовал моему представлению о нем. Наоборот, мне показалось, что это человек, с которым можно говорить, который интересуется твоим мнением, а главное, думает о том же, о чем думаешь и ты, и сам помогает некоторым, вроде меня, выйти из, казалось бы, безвыходного положения, сам подсказывает тебе мысли, которые ты ищешь и не можешь найти. Больше всего меня поразила его осведомленность в вопросах авиации. Понял я и то, что мысли его сосредоточены на неминуемой грядущей войне с фашистской Германией, что пакт пактом, а мы готовимся к обороне... Все это было для меня открытием.

От бушевавшей во мне бури совершенно противоречивых чувств я очнулся только около двери своей квартиры. Привыкшая ко всяким превратностям судьбы и неожиданностям в нашей жизни, жена встретила меня вопрошающе-тревожным взглядом. Не зная, с чего начать, я молча разделся и прошел в комнату. Жена последовала за мной.

– Ну что? Рассказывай, – попросила она.

– Был у Сталина, – тихо сказал я.

– Что?!

Жена, схватившись руками за голову, села, глядя на меня испуганными глазами.

Лишь выслушав подробный рассказ, как меня приняли, что работой моей довольны – хотят взять в армию на серьезное дело – и что Сталин сказал мне: хватит, мол, заниматься вольным казачеством, – жена не знала, то ли ей плакать, то ли радоваться. Высказывала недалекие от истины предположения, что не мог же сам Сталин узнать о каком-то Голованове, что, видимо, и у меня, как говорится, «рыльце в пуху», пускалась на всякие, свойственные женщинам уловки и хитрости, чтобы выведать правду. Но я был нем как рыба и твердил одно: мол, сам страшно удивлен, что вызвали к Сталину, и это была истинная правда.

Потом жена начала взвешивать все за и против (конечно, со своей, женской, точки зрения) и тоже пришла к выводу, что пора кончать беспокойную жизнь летчика и заняться более фундаментальной, серьезной работой. Этим ее выводом я был очень доволен, потому что она успокоилась и домашняя жизнь как бы вошла в свою обычную колею. Но некоторое время спустя жена вдруг задает мне вопрос:

– А как же твой экипаж? Ты о нем подумал?

## Формирование отдельного 212-го

Начинал свою историю Отдельный 212-й дальнебомбардировочный полк. Обдумав все возможные и невозможные варианты, я пришел к выводу, что сформировать его следует из наиболее опытных летчиков гражданской авиации, то есть уже владеющих методами слепого полета по приборам. Я исходил из того, что если взять военных летчиков, не владеющих этим методом, то подготовить их за полгода к полетам в сложных условиях с использованием всех средств радионавигации вряд ли возможно. Если к тому же учесть, что через шесть месяцев они должны занять командные должности в будущей дивизии и сами обучать новое пополнение премудростям слепого полета и радионавигации, то это уже совсем исключено.

Через день меня вызвали в Кремль.

– Ну, что надумали? – спросил Сталин, подходя и здороваясь.

Я кратко изложил свои мысли, сказав, что полк нужно формировать из летчиков Гражданского воздушного флота, хорошо владеющих элементами слепого полета, так как срок шесть месяцев весьма мал, а удлинять его, как я понял, не следует.

– Эта мысль неплохая, – заметил Сталин. – Ну а кто же, по-вашему, будет заниматься прокладкой маршрута, бомбометанием, связью?

Я понял, что веду разговор с человеком, который прекрасно разбирается в летных делах и знает, что к чему.

– Ну хорошо, – продолжал Сталин, – летчик, конечно, основа – главное лицо в экипаже, но ведь один он летать на дальние цели не может! Значит, ему нужны помощники. Есть у вас в Аэрофлоте штурманы? Нет! Есть у вас стрелки-радисты? Тоже нет. Ну, что вы скажете?

Было очевидно, что вопрос о формировании полка мной до конца не продуман. Увлечшись одной, как мне думалось, главной стороной организации полка, совсем забыл о других, не менее важных.

Простота обращения Сталина еще к концу первой встречи с ним сняла у меня внутреннее напряжение. И сейчас тон его разговора не был тоном наставника, который знает больше тебя. Он как бы вслух высказывал свои мысли и советовался со мной.

– Верно, товарищ Сталин, – ответил я. – Я об этом как-то не подумал. А что, если штурманов и радистов взять из ВВС, а летчиков – из ГВФ? Неплохо будет?

– А если командиров эскадрилий и штаб укомплектовать военными товарищами, будет еще лучше, – улыбаясь, добавил Сталин. – Да и заместителя вам нужно взять военного. Вам нужно вплотную заниматься главным, основным, для чего мы все это затеваем. Остальными делами пусть занимаются ваши помощники.

Слушая Сталина, я понял, что он высказывает мысли, возникшие у него не только что, а значительно раньше нашего разговора.

– Ну так как? Договорились?

– Договорились, товарищ Сталин, – ответил я, стараясь сохранить серьезность, сдержать улыбку.

– Ну вот и хорошо! Сейчас мы попросим товарищей из ВВС и ГВФ, посоветуемся с ними и решим этот вопрос.

Он нажал кнопку – вошел А. Н. Поскребышев, как я узнал позже, один из преданнейших Сталину людей.

– Попросите, пожалуйста, приехать Молокова и Рычагова.

Через несколько минут вошли начальник Главного управления ВВС генерал П. В. Рычагов и начальник ГВФ В. С. Молоков. Очень кратко, буквально в нескольких словах (это мог делать только Сталин), он объяснил им причину их вызова. В заключение сказал:

– Встретьтесь с Головановым, обсудите все подробно и дайте совместные предложения. Мы вас скоро вызовем.

Когда мы вышли в приемную, генерал Рычагов повернулся ко мне и с сердцем выпалил:

– Много вас тут шляется со всякими предложениями! То Коккинаки, то Голованов, обязательно еще кто-нибудь появится. Откажитесь, пока не поздно, от вашей дурацкой затеи. Все равно у вас ничего не выйдет.

Я понял, что Рычагов хорошо знаком с моей запиской, не согласен с ней, но своего мнения у Сталина не высказал. Почему? Может быть, он и прав. Ему, начальнику Главного управления Военно-воздушных сил страны, виднее, что возможно и что невозможно. Но почему он решил сорвать зло на человеке, которого не знает, и в то же время ничего не говорит об этом Сталину?! К сожалению, как мне пришлось убедиться в дальнейшем, Рычагов был не единственным человеком, который, имея свое мнение, может быть и правильное, молчал и согласно кивал или даже говорил «правильно». А сам был в корне не согласен... Почему?

Но об этом в свое время.

После этого посещения Кремля закипела практическая работа по формированию полка. Из ВВС были выделены товарищи для отбора шестидесяти летчиков гражданской авиации.

Меня принял заместитель начальника Главного управления ВВС генерал И. И. Проскуров, который был уже в курсе всех дел. К моему удивлению, он искренне одобрил мою записку, но сказал, что мне придется довольно трудно с организацией такой части, на особую поддержку рассчитывать нечего – только на свою энергию.

Генерал Проскуров оказался человеком высокообразованным не только в техническом отношении, но в самом широком смысле этого слова. И он прямо высказывал свое мнение по каждому обсуждаемому вопросу, хотя оно могло и не соответствовать мнению вышестоящих начальников. Это был первый человек, который высказывал свое мнение у Сталина в моем присутствии. За несколько встреч Проскуров детально ввел меня в курс дел и жизни дальнебомбардировочной авиации, рассказал о ее структуре и боевой подготовке, дал характеристику всех командиров корпусов, из которых выделил как лучшего организатора и методиста полковника Н. С. Скрипко, ныне маршала авиации. А как наиболее слабого – полковника В. А. Судца, ныне также маршала авиации.

Мне предложили ознакомиться с программами ночных и слепых полетов, слепой посадки и дать по ним свое заключение. Оказалось, что программы были составлены хорошо и вполне соответствовали вводу в строй летного состава. Но на том дело практически и кончалось. Введенный в строй по этим программам летчик не имел систематических тренировок в слепых полетах и, естественно, терял приобретенные качества. Без тренировок, при перерыве хотя бы в месяц, утрачивали навык слепых полетов и посадок даже весьма опытные летчики. Для тех же, кто имел за плечами всего десять – двадцать часов полетов вслепую, вопрос систематических тренировок приобретал особо важное значение, в противном случае возникала прямая опасность как для них самих, так и для самолетов. Что же касается радионавигации, то ее включили в программу как предмет второстепенный, попутный. Это нужно было исправить, и поскорей.

Еще побывав в 1936 году во Франции, я увидел, что (цитирую по своему отчету): «Все без исключения пассажирские самолеты оборудованы самопеленгаторами, по которым и происходит вождение самолетов. Радист настраивается на широкоэвещательные станции или на станции, специально для этой цели существующие в портах. Для плохих условий полета на линиях между портами имеются автоматические радиомаяки типа «Рикардо». На борту самолета имеется отдельная приемная станция, благодаря которой пилот входит в зону радиолуча и идет по нему по равносигнальной зоне от маяка к маяку, доходя до места своего назначения. На некотором расстоянии от последнего маяка до места своего назначения пилот переключается на самопеленгатор и, приходя на аэродром, производит посадку. Система промежуточных авто-

матических радиомаяков существует для более точного полета самолета в плохих условиях. Во время своего полета через каждые 20 минут самолет держит связь с землей. По требованию пилота ему сообщают его местонахождение через три минуты после его запроса. Никаких высчитываний пилот не производит, так как это делается, как указывалось выше, станцией, находящейся в порту отправления или назначения, куда радиостанции, засекая самолет в момент его запроса, сообщают координаты. Самолет во время своего полета получает на борт все ему необходимые сведения и сообщает сам о состоянии самолета, экипажа и своем местонахождении.

Компания «Эр Франс» параллельно с существующими радиостанциями министерства связи имеет свою так называемую службу безопасности. Имея свои приемные станции, компания «Эр Франс» все время следит за полетом своих самолетов, получая от них сведения об их местонахождении, а также слушает и следит за всей связью самолета с землей.

У службы безопасности имеются все карты трасс полетов самолетов, и через каждые 20 минут, получая сведения от каждого самолета о его местонахождении, работник службы безопасности переставляет флажки на карте, изображающие самолеты. Войдя в комнату службы безопасности и подойдя к карте, вы можете точно знать местонахождение интересующего вас самолета».

Сейчас в своем письменном заключении, переданном генералу Проскурову, я отметил в качестве основных два момента: необходимость систематических тренировок в слепых полетах и выделения в специальный раздел программы радионавигации, без которой немислимы дальние полеты и которая в конечном счете будет решать их успех.

«Дальнебомбардировочная авиация, – подчеркнул я, – есть особая авиация, в подготовке летного состава имеющая мало схожего с другими видами авиации. Сказать точнее, в знании летного дела летчик ДБА должен быть на голову выше летчиков других видов авиации. Дальнебомбардировочная авиация в некоторых государствах выделена даже в совершенно самостоятельную авиацию». Я упомянул об этом лишь для того, чтобы подкрепить свои предложения о введении тренировок как в слепых и ночных полетах, так и по всем средствам радионавигации для летчиков дальнебомбардировочной авиации. «Тренировка, по всем средствам радионавигации обязательно совмещенная со слепыми и ночными полетами, должна занять в этой программе как отдельный раздел 25–30 часов», – так закончил я свое заключение.

Вскоре нас опять вызвали в Кремль, где руководство ВВС докладывало о ходе организации и формирования полка. Здесь же было определено место дислокации полка – Смоленск. Я должен был слетать на место, утрясти все и вернуться с докладом в Москву.

Говорили мы довольно долго. В заключение Сталин спросил, есть ли у меня какие-либо замечания или вопросы. Вопросов не было, и на другой день наш экипаж улетел в Смоленск. Затем, уже в Москве, я получил распоряжение руководства ГВФ больше не летать на этом самолете и экипаж не беспокоить. Это значило, что, хотя никаких официальных документов на меня еще не было, моя служба в Аэрофлоте фактически кончилась. Мой экипаж в полном составе пожелал продолжать службу вместе со мной в ВВС, то есть в полку.

Прилетев из Смоленска, я сразу же отправился с докладом к генералу Проскурову. обстоятельно доложив все вопросы, я поинтересовался, что мне делать дальше. Генерал сказал, что на подпись наркому уже подготовлен приказ, где полку, которым мне предстояло командовать, присваивается наименование Отдельного 212-го дальнебомбардировочного, и этим приказом я назначался его командиром. Задержка происходит с присвоением мне воинского звания: летчики сейчас вместо званий среднего командного состава получают звания младшего командного состава и живут на казарменном положении. В связи с этим новым положением и мне звание выше капитана не положено: будут докладывать наркому обороны.

Вот уж о чем я не думал и что меня меньше всего волновало! Я так и сказал генералу Проскурову, что звание меня мало интересует. Положено быть капитаном – буду капитаном, дело, в конце концов, не в звании, а в предстоящей работе.

Проскуров разъяснил, что этот вопрос сложнее, чем я думаю, так как я в то же время назначаюсь начальником гарнизона, а начальник гарнизона должен быть старшим не только по должности, но и по званию.

Спустя короткое время меня снова вызвали в Кремль. Сталин интересовался, как идут дела с формированием полка. Я доложил о полете и о том, что полк сейчас передислоцируется в Смоленск.

– А как у вас решается вопрос с начальником штаба и с вашим заместителем?

На должность начальника штаба намечался товарищ с академическим образованием – майор Жильцов, но он приезжал ко мне домой, рассказал, что его должны назначить начальником штаба бригады, и просил отказаться от его кандидатуры: не мешать его продвижению по службе. Я с ним согласился. Начальником штаба был недавно в этот полк назначен майор Богданов Владимир Карпович. Он уже слышал, что сюда намечается кто-то другой, и очень об этом сожалел.

Коротко ознакомившись с его прохождением службы, которую он начал с рядового и, поднимаясь по должностной лестнице, не пропустил ни одной ступени, я решил, что лучшего начальника штаба мне не найти. Службу он знает досконально, а я буду заниматься летными делами. Предложил ему остаться в занимаемой должности – он согласился, и мы оба были довольны таким исходом нашего разговора.

– Товарищ Сталин, начальник штаба на месте, человек вполне подходит. Заместителя пока нет, но его подыскивают, из-за этого дело стоять не будет. Мне кажется, все идет как нужно. Поскорее бы мне только быть в полку.

– Это верно. Вопросы у вас ко мне есть?

– Есть, товарищ Сталин.

– Ну? – произнес он несколько удивленно. – Что же вам еще мешает?

– Я хотел бы вас просить, товарищ Сталин, передать в состав полка самолет и экипаж, с которым я долго летал. Экипаж и я хотим и дальше вместе продолжать службу.

– И это все? – спросил Сталин. – Ну как, передадим? – обратился он к присутствующим.

– Передать... Передать! – послышалось несколько голосов.

– Ну вот, видите! Можете забирать и самолет, и экипаж, мы договоримся с руководством ГВФ.

Я облегченно вздохнул.

– А теперь у меня к вам вопрос, – подойдя, сказал Сталин. – Сколько жалованья вы получаете?

– Постановлением Совнаркома мне, как шеф-пилоту Аэрофлота, определено четыре тысячи рублей в месяц<sup>3</sup>, – несколько озадаченно ответил я.

– А сколько получает командир авиационного полка? – спросил Сталин, обращаясь к наркому обороны Маршалу Советского Союза Тимошенко.

– У нас такого оклада и нарком не получает. Командир полка получает у нас тысячу шестьсот рублей, – ответил маршал Тимошенко.

Стало тихо.

– А сколько же вы вообще зарабатываете? – спросил Сталин.

Разговор принимал неприятный для меня оборот.

– Товарищ Сталин, я за деньгами не гонялся и не гонюсь. Положено тысячу шестьсот рублей – буду получать такой оклад.

---

<sup>3</sup> В старом исчислении.

– А все-таки, сколько вы зарабатываете?

– Много, – ответил я несколько повышенным тоном и умолк.

Мне было неприятно и обидно, что столь хорошо начавшийся разговор об организации полка вдруг переключился на меркантильные, второстепенные, как я считал, вопросы.

Я почувствовал, что мой ответ воспринят присутствующими неблагоприятно. Сталин ходил молча, покуривая трубку. Поравнявшись со мной, он остановился и спокойно сказал:

– Ну вот что, вы, как командир полка, будете находиться на казенных харчах, вас будут задаром обувать и одевать, у вас будет казенная квартира. При всем этом, видимо, целесообразно оставить вам получаемое жалованье. Зачем обижать человека, если он идет на ответственную, серьезную работу? Как, товарищи? – обратился он к присутствующим.

Послышались голоса: «Правильно, правильно!»

– Вы удовлетворены? – спросил он, обращаясь ко мне.

– Конечно, вполне удовлетворен, товарищ Сталин.

– Ну вот и хорошо. Пора уже вам одеваться в военную форму и приступать к работе. Форму вам шьют?

– Наверное, скоро сошьют, – ответил я.

Приказа о моем назначении и присвоении мне воинского звания еще не было, поэтому и формы не было, но говорить об этом Сталину я постеснялся. К тому же я испытывал естественное чувство неловкости от такого внимания ко мне. Позже я узнал, что дело было не во мне, что у Сталина было в обычае не только спрашивать с людей, но и заботиться о них. Мне, например, пришлось быть свидетелем такого случая. В 1942 году промышленность перебазировалась на восток, но не все ладилось в ее организации.

Плохо шли дела с программой на одном из танковых заводов. Обсуждался вопрос: что делать? Кто-то из товарищей предложил послать туда директором завода одного из замнаркомов, сильного организатора, который сумеет выправить положение.

Сталин спросил:

– Сколько получает директор завода?

Ему назвали сумму.

– А замнаркома?

Оказалось, намного больше.

– Семья у него есть?

Последовал утвердительный ответ.

– Как же вы его будете посылать директором завода и снижать его зарплату, если он хороший работник?

– Он коммунист и обязан выполнять решения.

– Мы все не эсеры, – заметил Сталин. – А со своей должностью он здесь справляется?

– Вполне.

– А вы говорили ему, что хотите рекомендовать его на должность директора завода?

– Нет.

Наступила длительная пауза. Наконец Сталин заговорил:

– Вот у нас есть некоторые господа коммунисты, которые решают вопросы так: раз ты коммунист, куда бы тебя ни посылали, что бы с тобой ни делали, кричи «ура» и голосуй за Советскую власть. Конечно, каждый коммунист выполнит любое решение партии и пойдет туда, куда его посылают. Но и партия должна поступать разумно. Вряд ли тот или иной коммунист будет кричать «ура», если вы бросите его на прорыв и за это сократите ему жалованье в два раза, хотя вам он об этом, возможно, ничего и не скажет. Откуда вы взяли, что мы имеем право так поступать с людьми? Видимо, если мы действительно хотим поправить дело, целесообразно все блага, которые он получает здесь, оставить его семье, а его послать на завод, и

пусть там работает на жалованье директора завода. Поставит завод на ноги – вернется обратно. Думается, при таком решении и дело двинется, и энергии у человека будет больше.

Но вернемся к эпизоду, связанному с моим назначением.

– Разрешите идти? – спросил я Сталина, полагая, что все уже выяснено.

– Подождите.

Спустя некоторое время большинство присутствующих разошлось. Осталось несколько человек, в том числе Молотов, Маленков, Микоян. Немного походив, Сталин остановился возле меня и сказал:

– Вам, как и всякому военному, нужно твердо знать, для чего, для каких операций вы будете готовить кадры, поэтому я хочу кое-что вам сказать.

Он подошел к карте. Я последовал за ним.

– Вот видите, сколько тут наших противников, – указывая на западную часть карты, сказал Сталин. – Но нужно знать, кто из них на сегодня опаснее и с кем нам в первую очередь придется воевать. Обстановка такова, что ни Франция, ни Англия с нами сейчас воевать не будут. С нами будет воевать Германия, и это нужно твердо помнить. Поэтому всю подготовку вам следует сосредоточить на изучении военно-промышленных объектов и крупных баз, расположенных в Германии, – это будут главные объекты для вас. Это основная задача, которая сейчас перед вами ставится.

Уверенный, спокойный тон Сталина как бы подчеркивал, что будет именно так, а не иначе. О договоре, заключенном с Германией, не было сказано ни слова.

– Все ли вам ясно?

– Абсолютно все, товарищ Сталин.

– Ну, желаю вам успеха. До свидания!

Ушел я в приподнятом настроении. Этому были две причины. Первая та, что, видимо, завтра я получу приказ о формировании полка и смогу, наконец, улететь и приступить к выполнению намеченного плана боевой подготовки. Вторая – более важная: за несколько посещений Кремля я увидел, какая огромная и интенсивная работа ведется партией и правительством по перевооружению нашей армии под прямым и непосредственным руководством Сталина и с какой быстротой претворяются в жизни все решения Кремля.

На другой день я получил приказ о формировании полка и присвоении мне воинского звания подполковника. Я просил разрешения сразу вылететь в Смоленск, но был вынужден задержаться на сутки, так как появляться командиром полка в штатской одежде мне было запрещено.

Без всякого сожаления мы с экипажем покидали Москву: столько было планов, столько предстояло забот и хлопот, что буквально каждый день был дорог.

## Война!!!

Полк укомплектовался быстро. Прибыло шестьдесят бывших гражданских летчиков, уже одетых в военную форму.

Еще в 1936 году я увидел, что гражданская авиация во Франции не идет в хвосте военной, а по ряду вопросов как эксплуатации, так и оборудования идет впереди ее. Во всяком случае, в технической эксплуатации и ее методах гражданская авиация была там на голову выше военной. Например, молодых пилотов из школ компания «Эр Франс» не принимала. Компания принимала на работу к себе летчиков только из военной авиации, которые закончили специальные школы и пролетали в военно-воздушном флоте несколько лет. Такие летчики назывались молодыми и в течение года летали с шеф-пилотом на втором сиденье, кроме жалования ничего не получая. После того как такой летчик налетает вторым пилотом до 800 часов и освоит полностью ночной и слепой полет, а также типы самолетов, эксплуатируемых в данной группе, шеф-пилот производил его самостоятельный выпуск и разрешал ему самостоятельные полеты на линии. Если же у шеф-пилота имелись какие-либо сомнения, пилот к самостоятельному пилотированию не допускался. Таким образом шеф-пилот изучал каждого молодого пилота в течение целого года и имел потом о нем полное представление. Вот каким образом происходил ввод в строй на пассажирских самолетах пилотов, которые уже до этого имели достаточный опыт в летной работе.

Прибывали группами штурманы, стрелки-радисты, стрелки, технический состав, командные кадры. К февралю полк был полностью укомплектован и приступил к боевой подготовке.

Летный состав, как и следовало ожидать, очень быстро овладел самолетами Ил-4. Это было вполне естественно, так как каждый из них имел большой практический опыт в летном деле. Главной задачей была подготовка штурманов и стрелков-радистов. Вся строевая подготовка была отменена. По двенадцать часов в сутки шли практические занятия со штурманами и радистами по радионавигации и связи. Заместитель командира полка по радионавигации и связи (эта должность впервые была введена в армии) Николай Афанасьевич Байкузов, пролетавший со мной в экипаже всю финскую войну, работал почти круглые сутки. Наши два «дугласа» были переоборудованы в летающие лаборатории для штурманов, где одновременно могли работать двенадцать человек, постигая тайны радионавигации и не мешая друг другу. В казармах, классах, на квартирах были установлены зуммеры для тренировки по радиосвязи. Работа шла полным ходом. Я лично занимался с командирами эскадрилий отработкой элементов слепых полетов непосредственно в воздухе. Н. А. Байкузов работал с руководящим штурманским составом, практически обучая людей умению пользоваться всеми средствами и способами радионавигации в слепом полете. Много пришлось мне с ним полетать по разным маршрутам в плохую погоду, и какова же была радость штурманов, когда они всякий раз при помощи средств радионавигации вне видимости земных ориентиров точно выводили самолет на «цель»!

Стремление к практическим познаниям было столь велико, а взаимоотношения руководящего состава и подчиненных столь просты, что через пару месяцев личный состав полка стал крепко сколоченным ядром. В начале мая прибыла из Москвы комиссия проверять боевую подготовку полка. Начальник штаба полка майор В. К. Богданов, удивительно скромный и тактичный человек, не раз предупреждал меня, что мы не выполнили программы строевой подготовки и что здесь могут быть большие неприятности, – уж это он знает точно, по опыту своей долгой строевой службы.

Он всегда тактично поправлял меня, когда я, запоздав по какой-либо причине на разбор, проводившийся в той или иной эскадрилье, извинялся и приводил что-либо в свое оправда-

ние. После разбора он внушал мне, что командир не опаздывает, а задерживается, не спит, а отдыхает, и т. д.: такова военная этика. Все эти замечания я принимал с чистым сердцем и старался не повторять ошибок, так как в пояснениях начальника штаба был определенный здравый смысл. А вот с чем я был не согласен, так это с тем, что по плану огромное время отводилось строевой подготовке и совсем мало, с моей точки зрения, таким важным дисциплинам, как радиосвязь и радионавигация. На свой страх и риск все время, отведенное на строевую подготовку, я приказал использовать для изучения и освоения этих важных дисциплин. И результаты радовали. Что-то скажет прибывшая из центра комиссия?

Пять дней работала комиссия и высоко оценила боевую подготовку, что же касается строевой, то ее признали неудовлетворительной, а в акте проверки прямо записали, что «строевая подготовка отменена личным распоряжением командира полка». И лишь когда отдельные члены комиссии стали высказывать мне свои соболезнования, я понял: вопрос этот столь серьезен, что все остальные достижения личного состава полка могут пойти насмарку. Мое удивление было столь велико, что я обратился к председателю комиссии полковнику Л. А. Горбачевичу, назначенному начальником одного из управлений ВВС вместо генерала Проскурова, с вопросом: правда ли, что результаты хорошей боевой подготовки полка могут быть отброшены в сторону из-за того, что я отменил строевые занятия? Горбачевич ответил, что строевые занятия тоже являются предметом боевой подготовки и что за неудовлетворительные показатели по этой дисциплине командиров обычно снимают. Ответ, конечно, логичный и ясный. Я отдавал себе отчет, что строевая подготовка – необходимая, неотъемлемая часть боевой подготовки. Но ставить ее во главу угла даже в том случае, когда вопросы боевого применения части на высоте? Этого я понять не мог. И вот тут я впервые за все время вспомнил Сталина...

Горбачевич сказал, что, раз полк подчинен непосредственно центру, он будет докладывать результаты проверки руководству ВВС, а выводы пусть делает начальство. Стало как-то легче на душе, стало ясно, что комиссия имела определенные установки и что оргвыводы могут последовать лишь после доклада «наверху».

Проверяющие уехали. Командование полка приуныло. Пришлось собрать личный состав, доложить результаты проверки, разъяснить, что за плохую строевую подготовку меня, конечно, взгреют, но я уверен, что этим дело и кончится. Нам же нужно сделать соответствующие выводы и подтянуться, но не за счет специальных предметов. Было решено три раза в день на прием пищи ходить строем и отрабатывать нужные элементы. Со следующего дня, чеканя шаг, с лихими песнями эскадрильи шли в столовую. Чего только не сделают люди, если захотят. Но все же, честно говоря, какой-то промежуток времени жили мы в напряженном ожидании выводов по результатам проверки.

Пролетела неделя, другая, подходил к концу месяц – о комиссии ни слуху ни духу. Начальник штаба высказал утешительную мысль, что, поскольку прошло уже много времени, никакого документа, кроме составленного акта, по-видимому, не будет. Так оно и получилось. До сих пор мне неведомы выводы, сделанные по итогам проверки, и на каком этапе эти итоги канули в вечность. Но одно всем нам в полку стало ясно: боевая подготовка есть главное, а главное всегда должно оставаться главным.

Задачи, поставленные полку, были рассчитаны на столь сжатые сроки и так широки по объему, что, прямо надо сказать, время было загружено до предела.

Наступил июнь. Прошло более четырех месяцев после моего назначения, а я еще не был в Минске и не представился начальству. Начальник штаба все так же тактично и не один раз напоминал мне, что надо бы поехать туда, непременно представиться. Наконец, запросив разрешение, я поездом выехал в Минск. Там я прежде всего направился в штаб ВВС округа представиться командующему и начальнику штаба. Начальник штаба полковник С. А. Худяков, познакомившись со мной, шутя сказал:

– А мы думали, что вы нас не признаете!

«Как прав был мой начштаба», – подумал я.

Полковник Худяков оказался весьма обходительным человеком. Рассказал о жите-бытье ВВС, о том, что штаб готовится к военной игре. Посоветовал не откладывая зайти к командиру ВВС генералу И. И. Копцу и обязательно – он не раз это подчеркнул – представиться командиру Западным Особым военным округом генералу армии Д. Г. Павлову.

Встреча с генералом Копцом состоялась, а генерал Павлов должен был приехать завтра со строящихся новых оборонительных рубежей. Полковник Худяков советовал задержаться до его приезда, а сегодня решить в штабе интересующие меня вопросы по работе тыла. В гостиницу я попал часов в шесть вечера. Номер был на двоих, и в нем уже сидел генерал в обще-войсковой форме. Я попросил разрешения и вошел.

Завязался разговор. Оказалось, он тоже дожидается командующего округом. Смуглый, выше среднего роста, статный, с небольшими черными усами и хорошей военной выправкой, он с грустью поведал мне, что его, кавалериста, назначили командиром механизированного корпуса и на днях свели со двора его коней. Я искренне ему посочувствовал. Действительно, переключаться с коня на танк – задача необычная, тем более для такого закоренелого, влюбленного в свое дело кавалериста, каким оказался мой собеседник. Ведь и коней-то у него свели со двора, оказывается, для того, чтобы о старом и помина не было. Неожиданно в памяти всплыл кабинет в Кремле, где днем и ночью кипела напряженнейшая работа по перевооружению нашей армии. И вот здесь, в Минске, я был свидетелем одного из эпизодов такого перевооружения. Я заинтересовался: как же кавалерия будет переходить на танки? Правда, в тактике есть что-то общее, а в остальном... В одном случае – лошадь и человек на ней; особых знаний, кажется, и не требуется. А ведь танки – это техника, которую нужно изучить и освоить. «Вот в том-то и дело», – ответил генерал. Настроение, как я заметил, у него было подавленное... Я пошел поужинать и посмотреть город, который знал только с воздуха, а когда вернулся в гостиницу, генерал уже спал.

Утром, проснувшись, я увидел, что постель его пуста. Спросить фамилию его я накануне постеснялся, а больше встретиться мне с ним не пришлось. Как сложилась его судьба? Жив ли он?

В тот день я в двенадцать часов явился к командиру округом.

В кабинете за письменным столом сидел довольно массивного телосложения человек с бритой головой, со знаками различия генерала армии.

Павлов поздоровался со мной, спросил, почему так долго не приезжал в Минск, поинтересовался, что мне нужно, и сказал, что давно уже дал распоряжение, чтобы нас всем обеспечивали, так как об этом его просил Сталин. Только я начал отвечать на его вопросы, как он, перебив меня, внес предложение подчинить полк непосредственно ему. Я доложил, что таких вопросов не решаю.

– А мы сейчас позвоним товарищу Сталину. – Он снял трубку и заказал Москву.

Через несколько минут он уже разговаривал со Сталиным. Не успел он сказать, что звонит по поводу подчинения Голованова, который сейчас находится у него, как по его ответам я понял, что Сталин задает встречные вопросы.

– Нет, товарищ Сталин, это неправда! Я только что вернулся с оборонительных рубежей. Никакого сосредоточения немецких войск на границе нет, а моя разведка работает хорошо. Я еще раз проверю, но считаю это просто провокацией. Хорошо, товарищ Сталин... А как насчет Голованова? Ясно.

Он положил трубку.

– Не в духе хозяин. Какая-то сволочь пытается ему доказать, что немцы сосредоточивают войска на нашей границе.

Я выжидательно молчал.

– Не хочет хозяин подчинить вас мне. Своих, говорит, дел у вас много. А зря.

На этом мы и расстались. Кто из нас мог тогда подумать, что не пройдет и двух недель, как Гитлер обрушит свои главные силы как раз на тот участок, где во главе руководства войсками стоит Павлов? К этому времени и у нас в полку появились разведывательные данные, в которых прямо указывалось на сосредоточение немецких дивизий близ нашей границы. Но упоминалось, что немецкий генштаб объясняет это переброской войск на отдых в более спокойные места. Так обстояло дело в то время – так думал, в частности, и я.

Как мог Павлов, имея в своих руках разведку и предупреждения из Москвы, находиться в приятном заблуждении, остается тайной. Может быть, детально проведенный анализ оставшихся документов прольет свет на этот вопрос...

Почему войска не были приведены в боевую готовность, хотя уже накануне стало очевидно, что завтра может грянуть война, и, как известно, были отданы на сей счет определенные указания? Кто виноват в том, что эти, хотя и запоздалые, указания, пусть оставлявшие на подготовку самые что ни на есть считанные часы, не были сразу доведены до войск? По укоренившейся за многие годы версии, все как будто упирается в Сталина, а так ли это?! Ведь, как известно, после полученных из Москвы распоряжений Военно-морской флот был приведен в боевую готовность до наступления регулярных войск фашистской Германии. Является ли один Сталин виной этой, надо прямо сказать, катастрофы?

В тот июньский день 1941 года я ушел от генерала армии Павлова, даже не задумавшись, не придав сколько-нибудь серьезного значения его разговору со Сталиным, свидетелем которого был. Объяснялось это, наверное, тем, что душой и мыслями я был в своем полку, куда тотчас же и отправился, тем более что в Минске делать мне было больше нечего.

... Жизнь полка текла своим чередом. Две трети программы боевой подготовки мы закончили, а к августу должны были завершить ее полностью. Примерно к этому времени уже вырисовывалась определенная группа людей на руководящие должности в будущей дивизии. А пока шла пора проверок боевой подготовки, боевых тревог. Два, а иногда и три раза в неделю, выбирая самое неудобное, неожиданное время, мы проводили боевые тревоги с подвеской бомб и получением боевых задач. Все проходило успешно, мы намного опережали установленную нам программу. Последняя тревога, проведенная в три часа утра в субботу, 21 июня, показала хорошие результаты, и в штабе было решено на следующий день дать личному составу полный отдых. В субботу в Доме офицеров организовали вечер самодеятельности и танцы. Народу собралось очень много. Я дал указания дежурному и ушел домой. Начальник штаба Богданов и мой заместитель по радионавигации и связи Байкузов, жившие со мной в одной квартире, остались на вечере. Дома я углубился в чтение и не заметил, как совсем рассвело. Моих квартирантов, как шутя мы друг друга называли, не было. «Видимо, весело на вечере», – подумал я. Начальник штаба был холост, жена Байкузова находилась в Москве, а моя жена в пятницу, 20 июня, уехала за ребятами и должна была в понедельник вернуться.

Взошло солнце, день обещал быть погожим. Не дождавшись своих товарищей, я решил лечь спать, но в этот момент раздался телефонный звонок, я поднял трубку и услышал из Минска взволнованный голос дежурного по округу:

– Боевая тревога, немцы бомбят Лиду!

Такие звонки в связи с учебными тревогами были в то время не редкостью.

– Товарищ дежурный, – ответил я, – дайте хоть один день отдохнуть личному составу. Только вчера я поднимал полк по своему плану. Нельзя ли отложить?!

– Немцы бомбят Лиду, времени у меня больше нет, – ответил дежурный и выключился.

Я вызвал дежурного по полку, передал условный пароль тревоги; не торопясь натянул сапоги и вышел из дому. Что-то подумают наши командиры, которым я объявил, что тревог в эти дни проводить не будем?

На улице я увидел, как бежали на аэродром летчики, штурманы, стрелки-радисты, стрелки, инженеры, техники, на ходу надевая поясные ремни и застегивая пуговицы гимнастеров.

– Взрыватели выдавать? – спросил меня подбежавший инженер полка по вооружению.

Вопрос застал меня врасплох, взрыватели находились в запаянных ящиках, а тревогу проводил не я.

– Доставьте ящики с взрывателями к стоянкам самолетов поэскадрильно, без моих указаний не вскрывать!

Все были в сборе. Летный состав ждал заданий.

Я дал распоряжение начальнику штаба доложить в Минск о готовности и просить дальнейших указаний.

Пять минут спустя пришел начальник штаба и сказал, что связь с Минском не работает. Что ж, на учениях и так бывает. Проверяют, что будет делать командир при отсутствии связи. Я приказал подвесить крупнокалиберные фугасные бомбы и вести подготовку и прокладку маршрутов на Данциг. Решил позвонить командиру корпуса полковнику Скрипко и спросить, как у него идут дела. По голосу Скрипко я понял, что разбудил его и ни о каких тревогах он ничего не знает. И только в этот момент у меня мелькнула мысль, что дежурный из Минска мне говорил правду!

Я сказал Скрипко о разговоре с дежурным по округу, о том, что привел полк в боевую готовность и что связи с Минском у меня нет. Скрипко по корпусным каналам связи обещал связаться с Минском или Москвой. Шли томительные минуты ожидания. Я отдал распоряжение выдать полностью боекомплекты на самолеты, привести оружие в боевую готовность, выдать взрыватели.

Шесть часов утра. Погода удивительно хороша. Воскресенье. Сейчас бы на рыбалку или в лес! Повторная попытка связаться с Минском успеха не имела. Что же делать?! Я подождал еще немного и дал указание распустить личный состав на завтрак, оставив дежурных у самолетов. Приказал никуда не отлучаться из гарнизона.

Настроение у всех напряженное, выжидательное. Ни смеха, ни шуток. Недоумение все больше и больше охватывает нас. Лишь во второй половине дня мы узнали о войне, и то по радио, из обращения В. М. Молотова к населению. Весь первый день и следующую ночь полк по собственной инициативе простоял в боевой готовности, и только на другой день меня вызвали к командиру корпуса полковнику Скрипко, который объявил мне, что ему звонили по ВЧ из Москвы, возложили на него общее командование и что перед нашим полком поставлена задача бомбить сосредоточение войск в районе Варшавы.

Я спросил:

– Есть ли у вас распоряжение вскрыть пакет под литером «М»?<sup>4</sup>

Последовал отрицательный ответ.

– А приказ или письменное распоряжение бомбить Варшаву?

Такого документа также не оказалось.

Будучи совершенно твердо ориентирован об объектах нанесения ударов, среди которых Варшава никогда не значилась, я усомнился в данном распоряжении.

– Товарищ полковник, – обратился я к Скрипко, – кто давал распоряжение?

– Лично Жигарев (в то время командующий ВВС. – А. Г.).

– А вы вскрыли пакет? – опять спросил я.

– Нет. Без особого на то распоряжения этого сделать я не могу.

Мне стало ясно, что полковник Скрипко так же, как и я, и не мыслит вскрывать документы на случай войны без особого на то распоряжения. Но его не было...

---

<sup>4</sup> Пакет, который имели право вскрыть только по особому условному шифру в случае войны. (Примеч. авт.)

– А вы уверены, что нашему полку приказано бомбить Варшаву?

Скрипко вспыхнул. Разговор стал принимать неприятный оборот.

– Я вам еще раз передаю словесный приказ командующего ВВС произвести боевой вылет на Варшаву, – еле сдерживаясь, повышенным тоном сказал Скрипко.

В кабинете присутствовали офицеры штаба корпуса. Уточнять вопрос далее я не стал. Полковник Скрипко был человеком высокодисциплинированным и очень точным в исполнении распоряжений начальства. И это хорошо было мне известно. Я распрощался с ним и вышел. В штабе узнал, что распоряжения, поступающие из ВВС, шли вдогонку, одно за другим, ставились новые боевые задачи, старые отменялись. Где проходит линия фронта, где наши войска, где немецкие, толком никто не знал. Связи со штабом Павлова не было.

Во второй половине второго дня войны полк поднялся в воздух и лег курсом на Варшаву.

...Горел Минск, горели многие населенные пункты. Дороги были забиты войсками. Наши самолеты подвергались обстрелу из зенитных пушек, отдельные машины атаковались истребителями с красными звездами, и мы вынуждены были вступать с ними в бой, хотя красные звезды были четко видны и на наших самолетах. Один из истребителей был сбит.

Линия фронта, а стало быть, и фронт отсутствовали. Лишь на отдельных участках шли локальные бои – они были видны нам сверху по вспышкам огня, вылетающим из жерл пушек и минометов.

На обратном пути, несмотря на сигналы «я – свой», наши отдельные самолеты опять были атакованы истребителями с отчетливо видимыми красными звездами. В полку появились первые раненые и убитые. Очевидно, думали мы, немцы нанесли на свои истребители наши опознавательные знаки, чтобы безнаказанно расстреливать нас. Было решено открывать по таким истребителям огонь с дальних дистанций и не подпускать их близко.

Мы получили новое боевое задание – уничтожить скопления немецких войск на дорогах и переправах. Стали поступать отдельные доклады экипажей: бомбим колонны, имеющие опознавательные знаки – звезды. Уточняли, правильно ли нам поставлена задача, эти ли участки фронта с войсками мы бомбим? В ответ получали подтверждение, что все правильно и что именно здесь и нужно уничтожать противника. Много позже, когда фронт стабилизировался, нам стало известно, что не один раз наши наземные войска подвергались бомбардировкам и пулеметному обстрелу самолетов с красными звездами...

На наш аэродром стали садиться разные самолеты, потерявшие свои части. Подвергся бомбардировке и Смоленск. Город горел. Оставаться далее на аэродроме, на который уже налетали бомбардировщики противника, было нецелесообразно. Штаб корпуса находился еще в городе. Поехал туда. В центре города горел универмаг, под часами которого обычно назначались свидания. По улицам брели толпы людей в сторону Москвы. Женщины и дети несли на себе, везли на тележках, а то и в детских колясках разный домашний скарб. Ошеломляющее впечатление от внезапно нагрянувшей войны и бомбежки, от полыхавших тут и там пожаров, лежащих на улицах убитых и раненых было столь велико, что вещи, которые многие захватили с собой, часто были просто случайными. Какая-то женщина, ведя за руку девочку, несла подушку. Больше у нее ничего не было.

За ними шел старик, толкая тележку, на которой пронзительно визжал связанный маленький поросенок. Шла женщина с корытом, видимо, и сама не зная, для чего оно ей нужно. Словом, брали первое подвернувшееся под руку, торопясь, чтобы не попасть в руки к немцам. Слухи о высадке немецких парашютистов, неизвестно кем пущенные, распространялись по городу и создавали панику.

Полк получил приказание уйти из-под возможного удара, перелететь на полевой аэродром неподалеку от Ельни. Возвращаясь в машине обратно, я видел все ту же душераздирающую картину. Многие женщины, глядя на медленно проезжавшего мимо них военного, качали головами, и в их глазах были испуг, недоумение и немой укор, а перепуганные пожарами, суро-

локой и криком ребяташки жались к своим матерям, озираясь по сторонам. При виде беззащитных людей, бросающих свой кров и бредущих в неизвестность, я чувствовал себя настоящим преступником, хотя сам недоумевал не меньше их... Распоряжение о вскрытии пакета и шифровка наркома были получены лишь на третий день войны. Нового там ничего не было, подтверждалось, что объявлена война. Это мы уже и сами видели.

На аэродроме я застал последние, уходящие из-под удара самолеты. Здесь оставались неисправные самолеты и часть технического состава. Головная колонна базы аэродромного обслуживания уже выходила из ворот гарнизона. Я остался пока в Смоленске.

Ночью, при очередном налете, был взорван один из складов авиационных бомб. От сильного взрыва дали трещину и разошлись стены здания штаба. Этой же ночью, видимо не выдержав напряжения, застрелился начальник связи нашего полка Печников, оставив маловразумительную записку, что-то вроде: «Товарищи, бейте немцев!» Захоронили его где-то на краю аэродрома.

Через двое суток полк в полном составе сосредоточился в Ельне. В Смоленске оставили нескольких человек, чтобы знать о наземных войсках и следить за вывозом остатков имущества... Вся связь полка была переведена на радиосредства. Вот здесь-то и сказалась отличная выучка личного состава, который обеспечил бесперебойную связь с вышестоящими штабами. Полк был полностью переключен на боевые действия в дневных условиях, делая по несколько вылетов в день.

Напряжение давало себя знать. Люди нуждались хотя бы в коротком отдыхе, но об этом не было и речи. Летчики валились с ног. Спали прямо под плоскостями самолетов, пока подвешивали бомбы и заправляли горючим машины. Стали недосчитываться экипажей – то один, то другой не возвращался с боевого задания...

Мы настоятельно требовали, чтобы нам давали прикрытие или перевели на ночную боевую работу. Ни того ни другого мы не добились. Истребителей не получили, а кроме корпуса Скрипка и нашего полка, на этом направлении не было управляемой авиации, которая бы воевала и доставляла еще и разведданные.

Что же делать?! Как сохранить боевой состав полка? Решили выходить на цель и особенно уходить от цели на бреющем полете, маскируясь местностью. Самолеты закамуфлировали. Огромный «налет», а вернее, годы, проведенные в воздухе летчиками, их опыт и умение отлично ориентироваться на местности давали возможность выбирать для полета к целям и обратно наиболее выгодные маршруты.

Вот некоторые документы первых дней войны.

#### БОЕВОЙ ПРИКАЗ № 01 Штаб 212 ДБАП<sup>5</sup>

23.6.41 г.

*аэродром Смоленск*

1. Наземные войска противника продолжают сдерживаться частями Красной армии на государственной границе.

ВВС противника продолжают действия по аэродромам ВВС Красной армии и городам СССР, ведя борьбу за господство в воздухе. Оказывают упорное сопротивление ВВС Красной армии в районе западнее Гродно и юго-восточнее Варшавы. Район Янов прикрыт сильной ЗА<sup>6</sup>.

Погода вечером и ночью 23.6 в Белоруссии и Восточной Германии: облачность 4–7 баллов, высота 1000–2000 метров уменьшается до прояснения: местами облачность 5–9 баллов, высота 5000 метров, видимость 15 километров.

---

<sup>5</sup> ДБАП – дальнебомбардировочный авиационный полк.

<sup>6</sup> ЗА – зенитная артиллерия.

2. ВВС Западного фронта продолжают выполнение задачи по противодействию ВВС Германии.

3. 212 ДБАП в период 19.00–19.15 23.6.41 г. и 2.30–2.40 эшелонированными ударами звеньев с разных высот и направлений бомбардирует... (Далее следует перечень целей и задачи 1, 2 и 3-й авиаэскадрильям. – А. Г.)

Готовность к повторному вылету в 2.00 24.6.41 г.

4. Боевая зарядка по 10 ФАБ-100<sup>7</sup> на самолет. Взрыватели АПУВ<sup>8</sup>. Метод бомбометания серийно-залповый по отрыву бомб ведущего в звене. Высота 6500–7500 метров.

Маршрут: ИПМ<sup>9</sup> – озеро Каспля, Молодечно... Цель. Перелет линии фронта на высоте 7000 метров. Обратный маршрут тот же.

5. Донесение: личный доклад командира звена сразу же после посадки и через 30 минут боевым донесением.

6. Я на КП аэродрома Смоленск.

Приложение:

1. Дело цели и распоряжение по разведке.

2. Штурманские указания.

3. Указания по связи.

4. План-график действий полка на 23–24.6.41 г.

*Командир 212 ДБАП подполковник Голованов.*

*Начальник штаба майор Богданов.*

*Нач. опер. отделения капитан Копицкий.*

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА № 01

Штаба 212 ДБАП

Смоленск, 24.6.41 к 20.00

1. 212 ДБАП в период 3.00–20.00 24.6.41 совершил 50 самолето-вылетов. Наносил удары с воздуха по мотомехвойскам противника в районах: Гродно, Н. Двур, Картуз – Береза, шоссе Кобрин – Брест, Малюверы... Бомбардировка целей производилась с высот 1200–7000 метров. Задание выполнено. Истребительная авиация и ЗА на маршрутах в районе цели, на обратном маршруте оказывала сильное противодействие, особенно сильное противодействие оказывал противник в районах Гродно и Картуз – Береза.

2. 2-я и 3-я АЭ<sup>10</sup> по одному звену в составе 6 самолетов с высоты 7000 метров бомбардировали... (Следует перечень целей. – А. Г.) На цели сброшено 60 ФАБ-100. По наблюдению экипажей, бомбы легли по цели. Время бомбардирования 5.55–6.12. Взлет – 3.00. Посадка – 8.42. Звено 1-й АЭ – зам. командира эскадрильи старший лейтенант Яницкий, задание... не выполнило. Не нашли цель. Звено произвело посадку на аэродром Смоленск с боевой зарядкой. Взлет 3.00, посадка 8.55.

3. 1, 2 и 3-я АЭ в период 13.32–13.51 24.6 в количестве 20 самолетов с высоты 3800–4000 метров бомбардировали танковые части противника в районах: Гродно, Н. Двур, Картуз – Береза. На цели сброшено 200 ФАБ-100. По наблюдению экипажей, бомбы рвались по цели. Взлет – 11.31. Посадка – 15.53.

4. 1-я и 3-я АЭ в период 15.28–16.34 24.6 в количестве 6 самолетов бомбардировали танковые части противника в районе Картуз – Береза и шоссе Кобрин – Брест. На цель сброшено 60 ФАБ-100 с высоты 2000 метров. По наблюдению экипажей, бомбы рвались точно по цели.

---

<sup>7</sup> ФАБ-100 – 100-килограммовая фугасная авиационная бомба.

<sup>8</sup> АПУВ – взрыватель мгновенного действия.

<sup>9</sup> ИПМ – исходный пункт маршрута.

<sup>10</sup> АЭ – авиаэскадрилья.

5. 4-я АЭ в составе 6 самолетов в 20.30 24.6 бомбардировала мотомехвойска противника в районе Гродно и Маловееры. На цель сброшено 60 ФАБ-100 с высоты 1200–3500 метров. Экипажами отмечены прямые попадания в цель. Взлет – 18.20. Посадка – 22.00.

6. АЭ в составе 9 самолетов вылетела в 18.40 24.6 на бомбардирование танковых войск противника в районе Каргуз – Береза и Гродно. В результате сильного противодействия ИА и ЗА противника вернулся на аэродром только один экипаж.

7. Потери: в течение дня 24.6 не вернулись на свой аэродром 14 самолетов. 1-й АЭ сбиты: экипажи – Бородин, Кондратьева; 2-й АЭ – экипажи Сумцова, Долголенко, Бондаренко; 4-й АЭ – экипаж Чуевского; 5-й АЭ – экипажи Лизунова, Лисичкина, Борисенко, Шульгина, Дубровина, Купало, Врублевского, Комочкова.

8. Погода: облачность слоисто-кучевая 5–6 баллов, высота 800–1000 метров, видимость 10–15 километров. Ветер – северо-западный 3–5 метров в секунду.

*Начальник штаба 212 ДБАП майор Богданов.*

*Нач. опер. отделения капитан Копицкий.*

Как видно из приказа, даже на второй день войны командование, ставя боевые задачи, исходило из того, что войска противника сдерживаются на нашей государственной границе. А в это время немецкие армии продвигались все дальше в глубь нашей территории, осуществив прорыв на широком фронте. Данные обстановки на 24 июня также не соответствовали действительности. Судя по оперативной сводке полка за № 01, выполняя боевые задания, экипажи встречали сильное противодействие как со стороны средств ПВО, так и истребительной авиации. Лишь за один день 24 июня 14 самолетов не вернулись на свой аэродром. Только с 25 июня стали поступать к нам более или менее достоверные данные о противнике. Данные были неутешительные. Танковая дивизия немцев прорвалась к Вильно; противник уже в районе Бобруйска. А у нас в полку к исходу дня 28 июня из 72 самолетов осталось только 14, способных выполнять боевые задания. Остальные были сбиты или требовали ремонта. Мы, как уже было сказано, летали без прикрытия. И без прикрытия наши экипажи сбили в воздушных боях за первую неделю войны 18 истребителей Me-109.

3 июля, на двенадцатый день войны, я неожиданно получил распоряжение немедленно прибыть в Москву.

Центральный аэродром, на котором сел наш самолет, был замаскирован под поле, где женщины убирают урожай.

В штабе ВВС меня принял Н. А. Булганин, назначенный членом Военного совета ВВС. Я доложил о проделанной боевой работе нашего полка и по задаваемым вопросам понял, что этот человек пока что мало разбирается в вопросах боевого применения авиации. Поговорив со мной, он сказал, чтобы я никуда не отлучался.

Через некоторое время я оказался в Кремле, в уже знакомом кабинете. Народу было много, но я мало кого знал. Вид у всех был подавленный. Многие из присутствующих были небриты, их лица, воспаленные глаза говорили о том, что они уже давно не высыпаются. Оглядевшись, кроме уже знакомых мне лиц, узнал, по портретам, Н. А. Вознесенского. С удивлением увидел, что В. М. Молотов одет в полувойсковую форму защитного цвета, которая ему совсем не шла.

Среди присутствующих резко выделялся Сталин: тот же спокойный вид, та же трубка, те же неторопливые движения, которые запомнились еще с первых моих посещений Кремля до войны, та же одежда.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.