



УДК 016:629.7(092)  
ГРНТИ 03.23.55

## ГЛАВНЫЙ МАРШАЛ АВИАЦИИ А.Е. ГОЛОВАНОВ: ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

*Е.А. ШЕНДРИКОВ, кандидат исторических наук, доцент  
ВУНЦ ВВС «ВВА имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)*

Статья посвящена описанию основных периодов жизни и деятельности Главного маршала авиации А.Е. Голованова, который внёс значительный вклад в воссоздание и развитие Авиации дальнего действия, сыгравшей существенную роль не только в период боевых действий в районе Воронежа, но и в годы Великой Отечественной войны в целом. В послевоенный период Александр Евгеньевич, продолжая заниматься вопросами реорганизации авиации, особое внимание уделял испытанию самолета Ил-18, всесторонне экспериментируя и добиваясь его наибольшей эффективности и надежности в работе, а также разрабатывал методики сложнейших операций, предполагавших использование вертолетов в строительных и монтажных работах.

*Ключевые слова:* Главный маршал авиации; А.Е. Голованов; Авиация дальнего действия; 18-я воздушная армия; боевые действия в районе Воронежа.

### AIR CHIEF MARSHAL A. E. GOLOVANOV: TOUCHES TO THE PORTRAIT

*E.A. SHENDRIKOV, Candidate of historical sciences, Associate Professor  
MESC AF "N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy" (Voronezh)*

The article is devoted to the life and activity main periods description of the Air Chief Marshal A. E. Golovanov, who made a significant contribution to the reconstruction and development of Long-Range Air Force, which played a significant role not only in the period of hostilities in the Voronezh region, but also during the great Patriotic war as a whole. In the postwar period, Alexander, continuing to deal with the reorganization of aviation, paid special attention to the test of the Il-18 aircraft, fully experimenting and achieving its greatest efficiency and reliability in operation, as well as developing methods of complex operations involving the use of helicopters in construction and installation work.

*Keywords:* Air Chief Marshal; A.E. Golovanov; Long-Range Air Force; 18th Air Army; fighting in the Voronezh region.

В 2018 г. исполнилось 75 лет со дня освобождения Воронежа. 212 дней и ночей в районе Воронежа не стихали ожесточенные боевые действия, в ходе которых врагу был нанесен серьезный урон в живой силе и технике. Особую роль в уничтожении противника играла авиация. Мало кто знает, что значительную помощь войскам Воронежского фронта оказала Авиация дальнего действия под командованием А.Е. Голованова. Именно ему и посвящена данная статья.

Александр Евгеньевич Голованов прожил очень яркую жизнь, которую сам как-то в дружеском разговоре, очертив резким жестом руки крутые взлеты и пики, назвал «синусоидой» [1, С. 9]. Действительно, за три с половиной года – единственный случай! – Голованов поднимается в званиях от подполковника до Главного маршала авиации (в августе 1941 г. он стал полковником, 25 октября 1941 г. – генерал-майором авиации, 5 мая 1942 г. – генерал-лейтенантом, 26 марта 1943 г. – генерал-полковником, 3 августа 1943 г. – маршалом авиации, 19 августа 1944 г. – Главным маршалом авиации) [2].



Лишь три военачальника к маю 1945 г. 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. Как отмечает биограф А.Е. Голованова А. Тимофеев, «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» [1, С. 8]. Кроме того, как констатировали некоторые исследователи, головокружительную карьеру Голованова «многие приближённые Верховного Главнокомандующего простить ему не могли до конца жизни» [3]. Что касается самого Александра Евгеньевича, то «в годы войны и после неё, судя по всему, именно нежелание Голованова участвовать в политических интригах и обусловило в первую очередь его отдаление от Сталина, а затем и опалу» [1, С. 9].



Рисунок 1 – Главный маршал авиации А.Е. Голованов

Александр Евгеньевич родился 25 июля (7 августа по старому стилю) 1904 г. в семье капитана-речника в Нижнем Новгороде. Голованов, скрывая свое дворянское происхождение, в автобиографии писал, что является выходцем «из крестьян Калининской области, Старицкого района, д. Петраково» [4, С. 592]. Интересно, что мать будущего Главного маршала авиации была дочерью народовольца Н.И. Кибальчича, одного из участников покушения на Александра II [3]. Многие из рода Головановых служили в гвардии, в Семеновском полку. Отличались ростом, статью и железной силой. В отрочестве Саша мечтал быть моряком, по материнской линии был родственником героя Севастопольской обороны адмирала В.А. Корнилова. Поскольку потомки павших в годы Крымской войны имели право поступать на государственное обеспечение в кадетские корпуса, то Голованов поступил в Московский кадетский корпус имени Екатерины II, где в 1916-1918 гг. закончил два класса [1, С. 8].



В 15 лет А.Е. Голованов добровольцем уходит в Красную Армию. Бывший заместитель Главнокомандующего Военно-воздушных сил СССР, Заслуженный военный летчик СССР, Герой Советского Союза В.В. Решетников позднее вспоминал: «Ему, как и многим тысячам других отроков, родившихся в начале века, жизнь, круто перепаханная революциями, войнами и гражданскими катаклизмами, с ходу предложила не очень широкий выбор – по обе стороны баррикад за счастье России сражались все! – и юноша с дворянскими корнями (стоившими ему в 30-е годы партбилета, с трудом возвращенного) мог оказаться и там, и там. Но он со свойственным возрасту максимализмом, обернувшимся чертой его характера, выбрал социалистическую революцию и был верен ей до конца» [5, С. 153]. Это подтверждает и сам Александр Евгеньевич. 8 апреля 1975 г. в письме в ЦК КПСС Л.И. Брежневу и в Совет Министров СССР А.Н. Косыгину он о себе написал, что он относится «к тем советским людям, которые с малых лет с оружием в руках защищали Советскую власть и принимали активное участие в её становлении» [1, С. 14]. В годы Гражданской войны юный защитник революции был разведчиком 59-го стрелкового полка [6, С. 590] на Южном фронте, получил ранение в бою и был контужен [3].

В сентябре 1920 г. А.Е. Голованов был демобилизован. С октября 1920 г. по 1923 г. он работал: в Центральном управлении снабжения Красной Армии и Флота – курьером, в Центропечати – агентом, в Волгосудстрое в Горьком – на сплаве леса, агентом и в 5-м Волжском полку ГПУ в Горьком – электромонтером. В 1923 г. райкомом комсомола Александр Евгеньевич был послан на учебу. В 1924 г. губкомом ВКП(б) он был направлен на работу в органы ГПУ в Горьком [4, С. 592]. С октября 1925 г. Голованов проходил службу в Особом отделе ОГПУ Московского военного округа, с августа 1930 г. – в Алма-Ате [6, С. 590]. На службе Александр Евгеньевич сумел подняться до должности начальника отделения. В его служебном активе – участие в аресте довольно известного в белых революционных кругах эсера Б. Савинкова (долгое время в память о его поимке Голованов хранил у себя парабеллум этого террориста) [3]. По мнению биографа Голованова А. Тимофеева, в ОГПУ Александр пришел, вероятно, по рекомендации мужа сестры Л.Н. Захарова, одного из руководителей советской разведки, репрессированного в 1937 г. Будучи первоклассным спортсменом Александр Евгеньевич увлекается мото- и автогонками, становится чемпионом страны по стрельбе из малокалиберной винтовки [1, С. 8].

Однако, сделать карьеру в управлении А.Е. Голованову было не суждено. С декабря 1931 г. он работал в Наркомате тяжелой промышленности, одновременно учился в аэроклубе [6, С. 590]. С этого момента Александр Евгеньевич серьезно увлекся авиацией. Герой Советского Союза В.В. Решетников, освещая этот период жизни А.Е. Голованова, отмечал, что всё, начавшись с легкого увлечения, «закончилось пилотским свидетельством. Летные качества Александра Евгеньевича, несмотря на несколько перзрелый для начинающего учлета возраст, оказались незаурядными, и он, почувствовав неодолимую тягу к небесной стихии, намертво был захвачен вновь обретенной профессией и в 1933 году перешел на летную работу в Гражданский воздушный флот» [5, С. 154].

С 1933 по 1934 гг. А.Е. Голованов командовал летным отрядом тяжелых самолетов «Аэрофлота», а в январе 1935 г. был назначен начальником только что созданного Восточно-Сибирского управления гражданской авиации.

Что касается рабочего дня Голованова, то он начинался в 6 часов утра. Александр Евгеньевич проверял подготовку летного состава и самолетов на «сухопутном» аэродроме. Затем он спешил в гидропорт, где царили те же заботы. После обеда и до самого позднего вечера А.Е. Голованов находился в управлении. Выезжая нередко в город, он решал оперативные вопросы в различных инстанциях. Следует заметить, что хозяйст-



венные задачи у начальника управления занимали большую часть рабочего времени. Голованов, высоко оценивая труд летчиков, проявлял заботу об авиаторах, помогая им в сложных ситуациях, интересуясь условиями жизни и часто бывая в общежитиях. Он умел каждого внимательно и терпеливо выслушать, всегда советовался с подчиненными, не стесняясь у них учиться. Кстати, по инициативе А.Е. Голованова была создана специальная служба информации в диспетчерской аэропорта, куда в любое время суток могла зайти жена летчика и получить информацию о том, в какой точке трассы находится её муж и когда ожидается его возвращение [7].

Репрессии 30-х гг. XX в. постепенно докатились и до Иркутска. В управлении А.Е. Голованова было арестовано несколько работников. Александр Евгеньевич как мог старался защитить людей от преследования или хотя бы смягчить обрушившиеся на них кары. Вскоре и сам начальник управления оказался под угрозой ареста, поскольку на него в правоохранительные органы поступил клеветнический донос [1, С. 9]. В итоге, как писал публицист Ф.И. Чуев, А.Е. Голованов был «исключен из партии в Иркутске, чудом избежал ареста: друзья-чекисты предупредили, чтоб срочно уезжал в Москву, за правдой. В Москве с трудом устроился вторым пилотом. И добился правды: Комиссия партийного контроля выяснила, что исключен он ошибочно, более того, обнаружили документы о представлении его к ордену Ленина за работу в Сибири. Ему вновь предложили руководящую должность, уже в Москве, но он отказался и продолжал летать пилотом. Очень хорошим пилотом» [8]. Действительно, в 1938 г. советские газеты писали о Голованове как о лётчике-миллионере: всего за его душой насчитывалось свыше миллиона километров [3]. В 1939 г. Александр Евгеньевич получил благодарность за выполнения особых заданий и был награжден знаком «Отличник Аэрофлота» и знаками за безаварийный налет 300 000 и 500 000 км [4, С. 595].

В 1939-1940 гг. А.Е. Голованов принимал активное участие в боевых действиях на р. Халхин-Гол и в советско-финской войне. Об этом периоде Александр Евгеньевич кратко написал в автобиографии следующее: «С мая по октябрь 1939 г. находился в распоряжении штаба ВВС РККА, принимал участие в операциях на Халхин-Голе, был командиром экипажа самолета «дуглас», награжден орденом Красное Знамя. Принимал участие в войне против белофиннов в должности командира корабля. За успешное выполнение заданий командования награжден орденом Ленина» [4, С. 593].

Оценивая боевую деятельность Александра Евгеньевича в период советско-финской войны, исследователь В.В. Гагин справедливо отмечал: «Голованов А.Е. был мастером слепых полетов с помощью радионавигационного обеспечения (РНО). Во время «финской» войны, в сложных метеоусловиях, когда советская авиация частенько была «прикована» к земле, он же летал почти ежедневно, днем и ночью. Голованов, точно отыскивая заданные цели, выполнял поставленные ему боевые задачи, причем это на гражданском самолете, не имевшем даже стрелкового вооружения. К примеру, если 7-ой полк (правда, за меньший срок) налетал в Финляндии всего 740 часов, то он со своим экипажем налетал около 400 часов!» [9, С. 36].

Участие в боевых действиях позволило А.Е. Голованову накопить значительный опыт, который Александр Евгеньевич позднее применил, командуя вверенными ему воинскими соединениями.

В январе 1941 г. А.Е. Голованов впервые встретился с И.В. Сталиным, после чего жизнь будущего Главного маршала авиации круто изменилась. Знакомство Александра Евгеньевича с Иосифом Виссарионовичем состоялось благодаря содействию со стороны генерального инспектора ВВС Я.В. Смушкевича. Яков Владимирович настоятельно рекомендовал Голованову написать руководителю страны письмо с предложениями по улучшению ситуации в деле «слепых полетов и использования средств радионавигации» [1, С. 26].



После недолгих раздумий А.Е. Голованов написал записку И.В. Сталину, в которой обосновал «необходимость иметь такую авиацию, которая могла бы работать почти в любых условиях и точно прилетать на цели, которые ей указаны, независимо от метеорологических условий» 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» [1, С. 33].

По мнению В.В. Решетникова, А.Е. Голованов «кое в чем заблуждался. Все дело в том, что самолеты Си-47, на которых он летал, имели на борту мощные приемопередающие радиостанции, а главное – радиоконпасы «Бендикс», действительно позволявшие с высокой точностью пеленговать работающие радиопередатчики и таким образом безошибочно определять свое место на маршруте полета» [5, С. 155]. Что касается бомбардировщиков ДБ-3 и Ил-4, экипажи которых намеревался обучать Голованов, то они «были оборудованы всего лишь маломощными, с очень слабой избирательностью радиополукомпасами РПК-2 «Чайка», с помощью которых удавалось иной раз определить весьма приблизительно всего лишь ту сторону, где работала радиостанция (справа или слева), да, кроме того, выйти на нее по прямой, если она лежала по курсу полета, и получить, отметку точки ее прохода». В итоге, «ни о какой пеленгации по РПК тут не могло быть и речи. Не удовлетворяла требованиям и бортовая радиостанция РСБ-1, поскольку «сеть пеленгаторных баз и радиомаяков была в те годы весьма скромной и обеспечивала, главным образом, аэрофлотские трассы, по которым чаще всего и летал Голованов, но по которым, как известно, военные летчики не летают», поэтому «рассчитывать на нашу РСБ в сложных обстоятельствах полета тоже не приходилось. Экипажи всей этой техникой владели неплохо, но больше того, на что она была способна, из нее выжать было невозможно» [5, С. 155-156]. Не до конца проработал Александр Евгеньевич, как полагал В.В. Решетников, вопросы, связанные с «его предложением лидировать их к целям в условиях облачной погоды» [1, С. 156].

Тем не менее, как отмечал исследователь В.В. Гагин, «А.Е. Голованов сделал революцию в Дальней авиации, да и не только в ней. В 1941 г. поставить «ребром» вопрос о радионавигации и связи не на словах, а на деле!? И он добился своего. Для сравнения: в истребительной авиации двухсторонняя связь реально начала появляться к лету 1942 г., а авианаводчиков начал внедрять генерал Вершинин только весной 1943...» [9, С. 154].

Записка А.Е. Голованова заинтересовала И.В. Сталина, который вызвал прославленного летчика в Кремль. Вспоминая первую встречу с Иосифом Виссарионовичем, Александр Евгеньевич писал: «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» [1, С. 37].

После разговора с И.В. Сталиным А.Е. Голованов был назначен командиром 212-го отдельного дальнебомбардировочного полка (одбп), который формировался в Смоленске. Александр Евгеньевич активно взялся за дело. Сослуживец А.Е. Голованова Н.Г. Богданов позднее вспоминал: «Полку была поставлена задача: в кратчайший срок добиться, чтобы экипажи были способны днем и ночью, при любой погоде наносить бомбовые удары по глубокому тылу противника. В дальнейшем наш опыт полетов в сложных метеоусловиях с использованием радиотехнических средств самолетовождения должен был использоваться в других частях дальнебомбардировочной авиации...» [10].

Назначение А.Е. Голованова командиром 212-го одбп летчиками было воспринято неоднозначно. По словам Н.Г. Богданова, «командир полка подполковник



А.Е. Голованов был человеком высокой летной культуры и первоклассным летчиком ГВФ» [10]. В то же время, как отмечает В.В. Решетников, «это имя для фронтовых дальников было совершенно ново, почти инкогнито, и особых надежд на перемены к лучшему никто с ним не связывал» [5, С. 152-153]. Однако, в скором времени Александр Евгеньевич завоевал авторитет у подчиненных. Давая характеристику А.Е. Голованову, Н.Г. Богданов писал следующее: «Беседовать с командиром полка было приятно и легко, он умел создавать такую атмосферу разговора, в которой собеседник не ощущал разницы в служебном положении, всегда имел возможность обстоятельно высказать свои мысли и мнение. Обладая исключительной памятью, он ничего не записывал, но все дельные советы и предложения использовал в практической работе.

Высокий, сухощавый, с серыми, пристально глядевшими на собеседника умными глазами, открытый и прямой, никогда не повышавший голоса на подчиненных, с достоинством державшийся с начальством – таков был наш командир полка подполковник Александр Евгеньевич Голованов, впоследствии Главный маршал авиации, командующий авиацией дальнего действия. Он как никто из командиров, в подчинении которых довелось мне служить, умел правильно оценить обстановку, безбоязненно принять ответственное решение и провести его в жизнь. Голованов прекрасно разбирался в людях, безошибочно определял их способности и деловые качества. Особенно хорошо знал он летный состав. В полку он пользовался заслуженным уважением и непререкаемым авторитетом, все мы любили его» [10].

Освещая деятельность А.Е. Голованова в этот период, В.В. Решетников отмечал, что Александр Евгеньевич «летчиков из Гражданского воздушного флота, имея на то полномочия, отбирал сам. Строго следуя поставленной цели, командир не очень обременял себя исполнением приказов командующего ВВС и тем более требований разных там воинских уставов и наставлений, строя боевую подготовку полка по своим воззрениям на этот тонкий предмет» [5, С. 157].

С началом войны А.Е. Голованов сразу включился в боевую работу, отправившись во главе полка на бомбардировку техники и живой силы противника. В мемуарах Александр Евгеньевич скромно умолчал о личном участии в боевых вылетах. Лишь в автобиографии он кратко упомянул о том, что «принимал личное участие в боевых действиях по бомбардировке объектов противника в качестве командира корабля» [4, С. 593]. Полк, по данным В.В. Решетникова, числился в разряде обучаемых, поэтому не был включен в оперативные планы и первое боевое задание получил лишь к исходу второго дня войны. Полк вышел всем составом во главе с командиром на борьбу с танковыми и моторизованными группировками врага, пробивавшими путь к Минску. Удар получился рассеянным. Понесся крупные потери, полк возвратился разрозненными группами и отдельными экипажами. В одиночку вернулся и командир. Те, кто не нашел целей или не пробился к ним, вернулись с бомбами, не зная, что с ними делать [5, С. 157-158].

Справедливости ради необходимо заметить, что обескураживающие потери в те дни понесли и многие другие полки и не только в первом боевом полете. Немало частей и соединений растаяло буквально на глазах, до конца утратив свою боевую способность. На это обратил внимание и противник. Начальник генерального штаба сухопутных войск Германии Ф. Гальдер в военном дневнике 22 июня 1941 г. записал: «Командование ВВС сообщило, что за сегодняшний день уничтожено 850 самолетов противника, в том числе целые эскадрильи бомбардировщиков, которые, поднявшись в воздух без прикрытия истребителей, были атакованы нашими истребителями и уничтожены» [12, С. 60].



Действительно, боевая деятельность авиации дальнего действия проходила в тяжелых неблагоприятных условиях. Как отмечал В.В. Решетников, в первые дни войны «ДБА, имевшая более глубокое базирование, от ударов по ее аэродромам не пострадала, но будучи привлеченной для борьбы с танковыми группировками и войсками на поле боя днем, с небольших высот, без истребительного прикрытия, мелкими группами по множеству целей – несла огромные потери в воздухе. Централизованное управление ее силами было нарушено» [5, С. 151]. Во многом вина за это лежала на командующих войсками фронтов и армий, «в полосах которых базировались дальние бомбардировщики, бесцеремонно, порой грозя расправой, вызывали их для боевых действий по своему усмотрению, восполняя, таким образом, катастрофическую нехватку танков и фронтовой ударной авиации» [5, С. 151]. Это привело к тому, что одним из первых стал «окончательно выдыхаться» 212-й полк: через неделю после начала войны из 72 самолетов в строю оставалось всего 14 [5, С. 158].

В конечном итоге, И.В. Сталин вызвал к себе А.Е. Голованова и приказал переключить остатки полка на разведку. Но и эта задача не придала разведчикам должной боевой устойчивости. Вскоре и они поредели и рассосались по другим полкам. Голованов же 16 августа 1941 г. был назначен командиром 81-й дальнебомбардировочной дивизии [1, С. 76].

На посту командира 81-й дальнебомбардировочной дивизии А.Е. Голованов, также как и прежде, вдумчиво подошел к решению поставленных боевых задач. Анализируя деятельность Александра Евгеньевича в этот период, В.В. Решетников отмечал: «Голованов дал о себе знать не мелкими уколами и разного рода указаниями насчет наведения порядка и своевременных докладов, с чего обычно, даже на войне, начинали вступающие на более высокие посты новые назначенцы. Тут все пошло по-крупному, с нарастанием: боевые действия дальних бомбардировщиков постепенно были переведены на ночное время и приняли характер сосредоточенных ударов полковыми группами, а то и силами нескольких полков по наиболее важным объектам противника. Со временем определились оперативные формы применения и более крупных сил» [5, С. 160]. Кроме того, были преобразованы боевые порядки, вобравшие в себя черты вполне современной классики ведения ночной воздушной войны: четко обозначились в их эшелонах главные, ударные силы и группы обеспечения удара – поиска целей, осветителей, маркировки и контроля [5, С. 161].

Нельзя не отметить, что действия без истребительного прикрытия в дневное время приводили к большим потерям. Часто самолеты возвращались с серьезными повреждениями. Поэтому было принято решение перейти к тактике ночного бомбардирования. Порой экипажи совершали по 3-4 налета за ночь на железнодорожные узлы, захваченные немцами. Участвовали бомбардировщики и в «свободной охоте» [13, С. 405].

Активное применение получила навигация: «уже в ближайшие месяцы на огромных пространствах нашей прифронтовой территории образовалась сеть радионавигационных точек и светомаяков, заметно упростившая условия ночного самолетовождения» [5, С. 161].

После проведения необходимых мероприятий, части авиации дальнего действия приступили к выполнению боевых задач. 5 сентября 1941 г. она бомбардировала военные объекты противника в Берлине, а также нанесла удары по мотомехвойскам противника в районе Стародуба и аэродромам в районах Гомеля, Быхова, Могилёва, Бобруйска, Боровское. Было уничтожено и повреждено более 10 немецких самолётов [11, С. 78]. Не меньшее значение имели рейды советских бомбардировщиков на военно-промышленные объекты Кенигсберга, Данцига и Мемеля. Бомбардировки произвели удручающее впечатление на население Германии [14, С. 196]. По мнению А.Е. Голованова, «и военная, и политическая важность таких полетов была очевидна.



Гитлер на весь мир объявил о полном уничтожении советской авиации и о скором вступлении немецких войск в Москву. Бомбежка глубоких немецких тылов, таких как Берлин, Кенигсберг, Данциг, отрезвляюще действовала на немецкое население, которое на себя начинало ощущать результаты боевых действий «уничтоженной» советской авиации» [1, С. 84].

В декабре 1941 г. постановлением ГКО А.Е. Голованов был назначен командиром 3-й авиадивизии дальнего действия Ставки Верховного Главнокомандования [4, С. 593]. Существенную роль авиация дальнего действия сыграла в период контрнаступления советских войск под Москвой. Маршал Советского Союза Г.К. Жуков позднее отмечал, что она «наносила мощные удары по артиллерийским позициям, танковым частям, командным пунктам, а когда началось отступление гитлеровских войск, штурмовала и бомбила пехотные, бронетанковые и автотранспортные колонны. В результате все дороги на запад после отхода войск противника были забиты его боевой техникой и автомашинами» [15, С. 366].

В целом, в конце 1941 – начале 1942 гг. авиасоединения А.Е. Голованова выполняли важные боевые задачи, действуя в глубоком тылу и по переднему краю противника; выполняя задания на железнодорожных узлах, забрасывая боевые группы и разведчиков в тыл врага, осуществляя разведывательные полеты, летая к партизанам и на спецзадания [16]. Несмотря на высокие результаты, объем задач дивизии постоянно возрастал, и она уже не могла с ними справиться. И тогда было принято решение о создании авиации дальнего действия, т.е. авиации стратегического назначения, включающей тысячи самолетов и экипажей, чтобы Ставка Верховного главнокомандования имела в руках мощную ударную группу, способную решать задачи, выходящие далеко за пределы тактики и оперативного искусства [16]. 5 марта 1942 г. постановлением Государственного Комитета Обороны дальняя и тяжелая бомбардировочная авиация изымалась из подчинения командующего ВВС и преобразовывалась в авиацию дальнего действия (АДД) с непосредственным подчинением Ставке Верховного Главнокомандования [11, С. 187]. Командующим АДД был назначен генерал-майор А.Е. Голованов.

Касаясь вопросов создания АДД, Александр Евгеньевич позднее вспоминал: «Интересная деталь: в представленном проекте постановления, в частности, было указано, что АДД находится при Ставке Верховного главнокомандования, ибо мы считали, что «авиация при Ставке» или «авиация Ставки» – понятие одно и то же. Слово «при» Сталин вычеркнул и сказал:

– Мы же договорились, что АДД будет являться организацией Ставки, а не при Ставке. Надо всегда точно определять место и задачи всякой организации, если хочешь получить от нее желаемые результаты. Мы же создаем новый род войск, непосредственно подчиненный Ставке» [1, С. 5].

Дивизии, а затем и корпуса бомбардировщиков АДД, в качестве ударной силы Ставки Верховного главнокомандования, применялись в интересах стратегически важных фронтов. Если весной 1942 г. под командованием Голованова было около 350 бомбардировщиков, то к исходу войны АДД превратилась в воздушную армию – более 2 000 самолетов. Каждая третья авиабомба, сброшенная на врага в годы войны, отправлена к цели экипажами дальних бомбардировщиков. Их действия отличали точность и мастерство [1, С. 6].

Необходимо отметить, что И.В. Сталин полностью доверял командующему АДД. Случилось это не сразу. По признанию А.Е. Голованова, «такое доверие мы заслужили потому, что АДД всегда выполняла то, за что бралась, и в то же время мы смело докладывали о невозможности выполнения тех или иных задач, которые нам хотели поставить» [1, С. 193]. В связи с этим, Верховный главнокомандующий поручал летчикам





АДД сложные и разноплановые задания. Одним из них является обеспечение перелета В.М. Молотова в Америку в мае 1942 г. К этому ответственному заданию А.Е. Голованов подошел очень ответственно. К 10 мая самолет был тщательно осмотрен и принят комиссией. Но англичане не давали «добро» на прием самолета из-за метеоусловий. Вылет несколько раз назначался и отменялся. Наконец согласие англичан было получено, и 19 мая вечером состоялся вылет [17, С. 100].

Полет В.М. Молотова нашел отражение в рассказе-хронике Д.И. Ортенберга: «12 июня [1942 г.]. Позвонил командующему авиации дальнего действия А.Е. Голованову. Спросил, как прошел полет Молотова в Вашингтон, где найти экипаж. Голованову понравилась идея написать об этом дальнем перелете. Очень хвалил летчиков:

– Сложный и трудный был полёт. Героические люди. Надо их похвалить. Я туда позвоню. Кого пошлете?

– Симонова, – ответил я» [18, С. 218].

Несмотря на то, что К.М. Симонов вовремя написал двенадцатистраничный очерк о полете В.М. Молотова в Вашингтон, он опубликован не был. По мнению Д.И. Ортенберга, запрет на публикацию был вызван «то ли потому, что был возможен и новый полет и не следовало раскрывать его маршрут. А может быть потому, что в очерке было немало о самом Молотове, его выдержке и спокойствии в очень трудном полете. Молотов, вероятно, посчитал неудобным завизировать очерк, так хваливший его. Не принято было у нас расписывать людей столь высокого ранга, если, конечно, не считать Сталина...» [18, С. 219]. В итоге, это осталось в памяти Д.И. Ортенберга и К.М. Симонова, который о полете Молотова рассказал затем в своей книге «Разные дни войны» [18, С. 219].

Серьезной проверкой на прочность АДД стали боевые действия на воронежском направлении и в районе Воронежа летом 1942 г. В начале июля 1942 г., как позднее вспоминал А.Е. Голованов, «войска Воронежского фронта, ведя тяжелые оборонительные бои, остановили противника, не дав ему переправиться через Дон в районе Воронежа» [1, С. 222]. Освещая боевую деятельность АДД летом 1942 г., Александр Евгеньевич писал: «Подразделения АДД активно помогали нашим войскам в ликвидации прорыва. С 5 по 31 июля не было ночи, когда бы немецкие войска и переправы в районах Курска, Щигров и Воронежа, а также на участке Панское – Гвоздевка не подвергались жесточайшим бомбардировкам. АДД произвела здесь 1 246 самолето-вылетов. Тридцать два раза наши летные экипажи наносили сокрушительные удары с воздуха по вражеским эшелонам на железнодорожном узле Орел, двадцать один раз – по скоплениям боевой техники противника на железнодорожном узле Курск, куда немецкое командование подтягивало резервы, необходимые для развития наступления. АДД противодействовала переброске вражеских войск, эшелонов с техникой по железным дорогам Брянск – Орел – Курск и Брянск – Льгов – Курск, а наши бомбовые удары затрудняли перегруппировку сил противника на главном направлении» [1, С. 222-223]. Кроме того, «АДД наносила мощные бомбовые удары по скоплениям войск и техники противника в районе Щигров, Пахолки, на переправах через реку Тим и непосредственно у Воронежа, на его западной и северо-западной окраинах. И не один раз мы получали телеграммы от Военного совета Воронежского фронта с просьбой объявить благодарность летчикам за активную и результативную поддержку наших наземных войск» [1, С. 223].

Освещая деятельность АДД на воронежском направлении и в районе Воронежа, нельзя обойти вниманием дневниковую запись известного корреспондента газеты «Правда» Л.К. Бронтмана, в которой Лазарь Константинович изложил основные взгляды Александра Евгеньевича на применение авиации в современных условиях войны: «Вчера (24 июля 1942 г. – авт.) вечером долго говорил (в 3 ч. ночи по вертушке же) с



командующим авиацией дальнего действия генерал-лейтенантом Головановым. Особенно он напирал на маневр.

– Маневр позволяет усиливать авиацию многократно. Один самолет стоит при маневре трех. А без маневра – три самолета работают как один. Вот немцы, посмотрите, как маневрируют. Кидают все куда надо. Сначала в Керчи, потом – на юго-запад. И не отвлекаются. А самолетов у них меньше, чем у нас. Это точно, по документам.

Зашел разговор о взаимодействии. Жалуется:

– Просили меня помочь под Воронежем. Надо было занять село у единственной немецкой переправы через Дон. Договорились. Мы работаем с 12 до 3, а в 3 ч. утра встает пехота в атаку. Начали. Метода: сначала сотки (меньше у нас нет, мы мелочью не занимаемся), потом 250 кг, потом 500, потом – тонну. Нагнетаем мораль. Пехотинцы аж аплодируют. Кончили. А они пошли в атаку в 9 ч. утра. И залегли, конечно. «Там, говорят, стреляют». А вот другой пример. Там же. Укрепился немец отчаянно, не могли взять. Побомбили. Пехота пошла сразу и взяла без выстрела! Но таких примеров довольно мало.

Мы разработали свою тактику. Массированные налеты. Это – наше. Вот англичане сейчас применяют. Начали-то ведь мы. И сейчас применяем, но своеобразно. Массовый налет поодиночке. Раньше шли скопом и бомбили по ведущему. Если ведущий штурман нацелился правильно – все кладут правильно, если нет – все кидают впустую. А поодиночке – каждый целится. Да и проскочить легче» [19, С. 38].

Подводя итоги боевой деятельности АДД в районе Воронежа, А.Е. Голованов констатировал: «В период боев на Воронежском фронте АДД сделала 3 125 самолетовылетов по уничтожению войск и боевой техники противника. В общем же в интересах Воронежского фронта было совершено 5 539 самолетовылетов, а тоннаж сброшенных бомб измерялся цифрой близкой к 8 000» [1, С. 224].

Необходимо подчеркнуть, что в этот же период продолжались налеты на важнейшие стратегические объекты в глубоком тылу противника. В частности, 25 июля 1942 г. Л.К. Бронтман в дневнике записал: «Наши самолеты начали часто летать группами ночью на Кенигсберг (головановские). Это отрадно» [19, С. 39].

В целом, благодаря активной поддержке АДД частей Воронежского фронта, немецкому командованию не удалось в районе Воронежа достичь решительных успехов.

Тем временем, накал страстей постепенно перемещался в район Сталинграда, где АДД также оказывала серьезную поддержку советским войскам. Как вспоминал бывший начальник штаба Юго-Западного фронта генерал С.П. Иванов, «активно подключилась к решению задач контрнаступления в районе Сталинграда авиация дальнего действия, возглавляемая генералом А.Е. Головановым. Ей было разрешено не проводить бомбардировок на других направлениях» [20, С. 454].

Маршал Советского Союза Г.К. Жуков, освещая бои в районе Сталинграда в сентябре 1942 г., также акцентировал внимание боевой деятельности АДД. В частности, он отметил успешные бомбардировки в ночь на 6 и 16 сентября Авиации дальнего действия под командованием генерал-лейтенанта авиации А.Е. Голованова, находившегося вместе с Георгием Константиновичем на командном пункте командующего 1-й гвардейской армией [15, С. 366, 405]. Ставка ВГК была очень довольна действиями АДД. Не случайно после возвращения из Сталинграда А.Е. Голованов 28 января 1943 г. был награжден орденом Суворова 1-й степени за номером 9 [1, С. 6].

Судя по воспоминаниям современников, Г.К. Жуков и А.Е. Голованов в конце 1942 г. часто ездили и летали вместе. Личный шофер Георгия Константиновича А.Н. Бучин на страницах воспоминаний описал поездку в ноябре 1942 г., немного раскрывающую взаимоотношения выдающихся военных деятелей: «В эту поездку Жуков взял еще генерала, командующего авиацией дальнего действия Голованова. Мы ехали



как обычно быстро по дороге, покрытой льдом. Вдруг Голованов подал голос: «Потише!» Георгий Константинович, не поворачиваясь: «Не лезь. Он знает, как ехать». Генерал, по-моему, испуганно затих» [21, С. 60].

Как бы то ни было, но Г.К. Жуков с благодарностью вспоминал совместную деятельность с командующим АДД. Об этом говорит случай, произошедший в начале октября 1942 г. и описанный Георгием Константиновичем на страницах мемуаров: «1 октября я вернулся в Москву для дальнейшей работы над планом контрнаступления. От Сталинграда до Москвы летел в самолете А.Е. Голованова, которым управлял он лично. Я с удовольствием сел в кабину к отличному летчику.

Не долетая до Москвы, почувствовал, что самолет неожиданно делает разворот и снижается. Я решил, что мы, видимо, уклонились от курса. Однако спустя несколько минут А.Е. Голованов повел машину на посадку на незнакомой мне местности. Приземлились благополучно. Я спросил А.Е. Голованова:

- Почему вы посадили машину здесь?
- Скажите спасибо, что были рядом с аэродромом, а то могли бы свалиться.
- А в чем дело? – удивился я.
- Обледенение» [15, С. 408].

В благодарность за успешное приземление Г.К. Жуков подарил А.Е. Голованову автомобиль, новенький голубой «ЗИС». Впоследствии шофер А.Е. Голованова рассказал, что, когда на выдавшей виды «эмке» он вез Жукова с аэродрома в Ставку, Георгий Константинович осведомился, на чьей машине едет. Узнав, что машина принадлежит командующему АДД, Жуков, усомнившись, переспросил и, удостоверившись, что понял правильно, видимо, решил подарить Голованову более соответствующую его рангу автомашину» [17, С. 118-119].

Несмотря на возрастающий объем задач, Авиация дальнего действия под командованием А.Е. Голованова успешно и своевременно выполняла поставленные боевые задачи. Это подтверждают и современники. В частности, один из основателей зенитных ракетных войск СССР, генерал-майор артиллерии А.Ф. Сергеев, освещая поездку И.В. Сталина на фронт, позднее вспоминал: «Серов (заместитель Народного комиссара внутренних дел СССР. – авт.) готовит ему машину, а все машины, которые обычно обслуживают Сталина, стоят на своем месте в гараже, все выглядит так, будто он работает здесь, в Кремле. Сели в машину, которую никто не знает – поехали на Западный фронт. Приехали туда, решали дела, потом он спрашивает, кто как работает. Ему все очень хвалят дальнюю авиацию Александра Евгеньевича Голованова: что ни скажешь – все задания выполняют безукоризненно. Поехали с Западного на Калининский фронт. Там тоже хвалят все Голованова. Фронтная авиация порой подводит, а дальняя головановская авиация всегда действует отлично. Сталин звонит в Москву, связь тогда безупречно работала. Маленков спрашивает: «Товарищ Сталин, вы откуда звоните?» Сталин ему: «Это неважно. Подготовьте и опубликуйте в печати указ о присвоении генерал-полковнику Голованову звания маршала авиации». Звонит Сталин Голованову: «Товарищ Голованов, я вас поздравляю». Тот: «А с чем? У меня не день рождения, праздника никакого нет». Сталин ему: «Газеты читайте»» [22]. Действительно, 3 августа 1943 г. Александру Евгеньевичу было присвоено звание маршала авиации [2].

Необходимо отметить, что успешному выполнению поставленных боевых задач способствовал стиль работы А.Е. Голованова. Характеризуя деятельность командующего АДД, В.В. Решетников писал: «Голованов любил бывать в полках, но случалось это не часто и всегда недолго: частей-то много! В штабах не засиживался, а собирал летный и технический состав где-нибудь в теничке, на полянке, закуривал свою закрутку и выслушивал всякого рода вопросы и просьбы, а то и жалобы, главным образом по части наград и званий. Кадровики что-то записывали, а Голованов на ходу распоряжал-



ся – кому орден, кому очередную звездочку – и тут же подписывал приказы. <...> Голованова знали все, даже те, кто его никогда не видел, но каждый готов был произнести о нем похвальную тираду. Не случайно, как свидетельствуют трофейные документы, на допросах в немецких комендатурах и лагерях никто из летного состава АДД не проронил о Голованове, к которому высшее руководство Рейха проявляло повышенный интерес, ни одного порочащего слова» [5, С. 172-173].

В конце ноября 1943 г. маршал авиации А.Е. Голованов организовал полет И.В. Сталина на Тегеранскую конференцию руководителей трех союзных государств антигитлеровской коалиции. Бывший начальник Оперативного управления Генштаба генерал С.М. Штеменко позднее вспоминал: «А.А. Новиков (командующий ВВС. – *авт.*) пригласил Верховного Главнокомандующего в самолет Голованова. Тот сначала, казалось, принял это приглашение, но, сделав несколько шагов, вдруг остановился.

– Генерал-полковники редко водят самолеты, – сказал Сталин, – мы лучше полетим с полковником.

И повернул в сторону Грачева. Молотов и Ворошилов последовали за ним» [23, С. 253].

Однако, сам Александр Евгеньевич с таким изложением событий не согласен. На страницах мемуаров он написал следующее: «Нужно сказать, что написанное С.М. Штеменко не соответствует действительности. Во-первых, поезд прибыл в Баку, как мной уже сказано, ранним утром, а не накануне вечером; во-вторых, А.А. Новиков не мог прогуливаться с А.Е. Головановым около самолета просто потому, что Новикова там не было и о полете Сталина в Тегеран он ничего не знал. Если бы Новиков действительно был на аэродроме, он не мог докладывать Верховному о генерал-полковнике Голованове, ибо последний имел воинское звание маршала; в-третьих, ни с кем никакого разговора на аэродроме Сталин не вёл, ибо и вести-то его было незачем, так как все вопросы полета был решены в вагоне, а Верховный, как известно, никогда не занимался праздными разговорами; в-четвертых, второй самолет действительно вёл автор этих строк, который утверждает, что ни Вышинского, ни охраны в его самолете не было, причем Вышинского он вообще там не видел; в-пятых, ни в Баку, ни в Тегеране я Штеменко не встречал и не видел, хотя, бывая у Сталина, с его слов знал, что Штеменко находится в Тегеране и собирает для Верховного данные с фронтов. Свидетельствую всё это, как лицо, несшее прямую ответственность как за всю организацию, так и за сам полет в Тегеран и обратно» [1, С. 375-376].

Как бы то ни было, но благодаря осуществленным А.Е. Головановым мероприятиям состоялась важная встреча лидеров трех великих держав, имевшая огромное политическое значение.

Зимой – летом 1944 г. авиация дальнего действия усилила налеты на важнейшие стратегические объекты в глубоком тылу противника. 26 февраля 1944 г. она бомбардировала Хельсинки и потопила вражеский транспорт «Патрия» (3 845 т). В ночь на 2 мая 1944 г. АДД совершила массированный налет на железнодорожный узел Львов и подвергла бомбардировке скопление воинских эшелонов. В результате удара возникло до 30 очагов пожаров, горело не менее 6 эшелонов, отмечено 12 взрывов большой силы. В ночь на 3 мая она подвергла бомбардировке скопление воинских эшелонов на железнодорожном узле Львов и в Самборе. На железнодорожном узле Львов возникло до 20 очагов пожара, которые сопровождались взрывами, в Самборе возникли крупные пожары. Горели вагоны и платформы на путях, а также только что прибывший железнодорожный эшелон. В ночь на 5 июня летчики А.Е. Голованова совершили массированный налет на железнодорожный узел Кишинев, где находилось много воинских эшелонов. В результате удара возникли десятки пожаров, сопровождавшихся взрывами. Горели паровозы, железнодорожные вагоны и платформы с военной техникой, цис-



терны с горючим и склады. В ночь на 6 июня АДД совершила массированный налет на железнодорожный узел Яссы. В результате удара возникло до 90 очагов пожара, многие пожары сопровождались взрывами большой силы. Сожжено несколько эшелонов, десятки вагонов, складов врага [11, С. 529, 556, 557, 571].

Не менее успешно АДД действовала в период освобождения Белоруссии в 1944 г. Деятельность Александра Евгеньевича в этот период кратко осветил Г.К. Жуков: «Я предложил Верховному также в предстоящей Белорусской операции использовать всю авиацию дальнего действия, отнеся на более поздние сроки её действие по объектам, расположенным на территории Германии. Верховный согласился с этим и тут же приказал послать ко мне маршала авиации А.А. Новикова и маршала авиации, командующего авиацией дальнего действия А.Е. Голованова, с которыми мне лично приходилось много работать во всех важнейших предыдущих операциях. Это были знающие командиры, и они хорошо помогали в решении фронтовых задач.

Вместе с А.А. Новиковым, А.Е. Головановым, С.И. Руденко и К.А. Вершининым мы подробно обсудили обстановку, цели, задачи и планы применения воздушных армий и взаимодействие их с авиацией дальнего действия, удары которой нацеливались по штабам, узлам связи оперативных объединений, по резервам и другим важнейшим целям. Кроме того, были рассмотрены вопросы маневра авиации фронтов в общих интересах. Для поддержки действий 3-го Белорусского фронта в распоряжение А.М. Василевского было выделено около 350 тяжелых самолетов» [15, С. 559].

В итоге, АДД нанесла ряд мощных налетов по намеченным целям. Так, в ночь на 14 мая летчики А.Е. Голованова бомбардировали скопление эшелонов и склады противника на железнодорожных узлах Брест, Полоцк и Нарва. В ночь на 15 мая они подвергли удару скопление эшелонов на железнодорожных узлах Рава-Русская, Стрый, Двинск. В ночь на 16 мая АДД бомбардировала скопление эшелонов и склады врага на железнодорожных узлах Минск, Барановичи, Холм. В ночь на 13 июня и в ночь на 15 июня она подвергла удару аэродромы в Бресте, Белостоке, Барановичах, Минске, Бобруйске, Орше, Лунинец [11, С. 562, 563, 574].

19 августа 1944 г. за успешное выполнение боевых заданий Ставки ВГК Александру Евгеньевичу было присвоено звание Главного маршала авиации [2]. Таким образом, он достиг высшего карьерного роста.

Нельзя не отметить, что во время войны А.Е. Голованов работал с предельным напряжением всех сил, буквально без сна и отдыха: иногда не спал несколько суток подряд. В итоге, его богатырский организм не выдержал такой невероятной нагрузки, и в июне 1944 г. Александр Евгеньевич оказался на больничной койке. Медики не могли разобраться в причинах болезни, вызванной сильнейшим переутомлением. С большим трудом маршала поставили на ноги, но пока шла война, ни о каком сокращении продолжительности ненормированного рабочего дня командующего АДД не могло быть и речи [2]. Напряженно занимаясь вопросами подготовки и предстоящего использования воздушно-десантной армии, А.Е. Голованов вновь забыл о сне и отдыхе – и в ноябре 1944 г. вновь опасно заболел и был госпитализирован. Александр Евгеньевич подал рапорт И.В. Сталину с просьбой освободить его от занимаемой должности. В конце ноября Верховный главнокомандующий принял решение о преобразовании АДД в 18-ю воздушную армию, подчиненную командованию ВВС [2]. Одной из причин реорганизации стало и то, что «дальние цели стали ближними» [16]. В итоге, 6 декабря 1944 г. решением Государственного Комитета Обороны авиация дальнего действия была введена в состав Военно-Воздушных Сил Красной Армии и получила наименование «18-я воздушная армия», вместо 8 авиакорпусов, стало 4, в каждом по 4 авиадивизии [11, С. 650]. Реорганизация почти не повлияла на характер боевой деятельности.



В начале 1945 г. Красная Армия провела ряд важных стратегических наступательных операций, в которых активное участие принимали и части 18-й воздушной армии. 17 апреля 1945 г. указом Президиума Верховного Совета СССР А.Е. Голованов «за умелое и мужественное руководство боевыми операциями и за достигнутые в результате этих операций успехи в боях с немецко-фашистскими захватчиками» орденом Суворова 1-й степени [24, Л. 179].

После разгрома фашистской Германии авиасоединения А.Е. Голованова переключились на решение новых боевых задач, связанных с разгромом японской армии. В ночь на 10 августа 1945 г. 78 экипажей авиации дальнего действия с целью деморализации тыла и нарушения управления японскими войсками нанесли удар по промышленным объектам и штабу Квантунской армии в г. Чанчунь [11, С. 761].

В первые годы после войны карьера Александра Евгеньевича складывалась успешно. Постановлением Совета Министров от 3 апреля 1946 г. назначен командующим Дальней авиации Вооруженных Сил Союза ССР [4, С. 593]. Однако, уже в 1948 г., как отмечает публицист И. Дьяков, А.Е. Голованов по непонятным причинам был снят со своего поста. Он ждал ареста, несколько месяцев отсиживался на даче и в дальнейшем уже никогда не занимал постов, соответствующих его званию [25].

В 1948 г. Александр Евгеньевич поступает на Высшие академические курсы Высшей военной академии Генерального штаба. Блестяще завершив учебу на курсах, он переводится сразу на 2-й курс общевоинского факультета академии [16]. В 1950 г. Голованов с отличием окончил Академию Генштаба, а с декабря 1951 г. был прикомандирован к курсам «Выстрел». В 1952–1953 гг. он командовал 15-м гвардейским воздушно-десантным корпусом, в 1953 г. был уволен в запас по болезни. В 1958–1966 гг. А.Е. Голованов работал в должности заместителя начальника Государственного НИИ ГВФ по лётной части, продолжая заниматься вопросами реорганизации авиации. Особое внимание в этот период он уделял испытанию самолета Ил-18, всесторонне экспериментируя и добиваясь его наибольшей эффективности и надежности в работе. Кроме того, Голованов разрабатывал методики сложнейших операций, предполагавших использование вертолетов в строительных и монтажных работах [7].

Освещая последние годы жизни Александра Евгеньевича, Ф.И. Чуев констатировал: «Голованов едва ли не забыт, о нем не вспоминают в газетах даже в празднично-военные дни, но самолеты, пролетающие над дачей Главного маршала авиации страны, снижаются и качают крыльями. Я не только видел это своими глазами – сам так проделывал, когда летал. Не знаю, кому, где и когда при жизни оказывали такую постоянную почесть...» [8].

22 сентября 1975 г. А.Е. Голованов скончался от тяжелой болезни. Жена Александра Евгеньевича Тамара Васильевна, описывая последние дни жизни мужа, рассказала: «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...» [1, С. 12].

Подводя итог, следует отметить, что Александр Евгеньевич прожил очень достойную жизнь, которую посвятил служению Родине, созданию и укреплению её Авиации дальнего действия и гражданской авиации. Отчизна высоко оценила заслуги видного военачальника, удостоив его воинского звания Главного маршала авиации и отмечив многими наградами нашей страны и иностранных государств. Многие положения, разработанные А.Е. Головановым по развитию авиации, не потеряли своего значения и в наши дни. Александр Евгеньевич запомнился всем, кто прошел с ним трудные дороги войн и мира, блестящими организаторскими способностями, глубокими знаниями во-



енного дела, высокой требовательностью, справедливым и душевным отношением к подчиненным. Более сорока лет прошло с тех пор, как оборвалась жизнь легендарного летчика и командующего АДД, но память о нем живет и всегда будет жить в сердцах русских людей.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная... Воспоминания Главного маршала авиации. 1941-1945. М.: ЗАО Центрполиграф, 2008. 591 с.
2. Экштут С. Синусоида маршала Голованова [Электронный ресурс]. URL: <https://topwar.ru/75702-sinusoida-marshala-golovanova.html> (дата обращения: 26.01.2018).
3. Взлёт и падение маршала авиации А.Е. Голованова [Электронный ресурс]. URL: <https://topwar.ru/24821-vzlet-i-padenie-marshala-aviacii-a-e-golovanova.html> (дата обращения: 26.01.2018).
4. Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная... М.: ООО «Дельта НБ», 2004. 630 с.
5. Решетников В.В. Обреченные на подвиг. Избранники времени. Все выше, и выше, и выше... М.: Яуза, Эксмо, 2007. 320 с.
6. Советская военная энциклопедия. Т.2. М.: Воениздат, 1976. 640 с.
7. Шеф-пилот «Аэрофлота». Ещё раз о маршале Голованове А.Е. [Электронный ресурс]. URL: <https://topwar.ru> (дата обращения: 26.01.2018).
8. Чуев Ф. Несписочный маршал [Электронный ресурс]. URL: <http://stalinism.ru/zhivoy-stalin/nepisochnyi-marshal.html> (дата обращения: 26.01.2018).
9. Гагин В.В. Иллюстрированные очерки истории дальней авиации СССР. Т.3. Воронеж: ИЛДВА, 2010. 156 с.
10. Богданов Н.Г. В небе – гвардейский Гатчинский. [Электронный ресурс]. URL: <http://lib.ru/MEMUARY/1939-1945/BOGDANOW/gatchin.txt> (дата обращения: 26.01.2018).
11. СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. (Краткая хроника). М.: Воениздат, 1970. 856 с.
12. Гальдер Ф. Военный дневник (Июнь 1941 – сентябрь 1942). М.: Астрель, 2012. 704 с.
13. Армия Победы в Великой Отечественной войне. М.: АСТ: Мн.: Харвест, 2005. 464 с.
14. Великая Отечественная война в фотографиях и кинодокументах. 1941. Изд. второе, доп. М.: Планета, 1985. 400 с.
15. Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. М.: Издательство АПН, 1970. 735 с.
16. Командующий АДД. К 100-летию со дня рождения Главного маршала авиации А.Е. Голованова [Электронный ресурс]. URL: (дата обращения: 26.01.2018).
17. Идашкин Ю.В. Небо его мечты: О Главном маршале авиации А.Е. Голованове. М.: Политиздат, 1986. 124 с.
18. Ортенберг Д.И. Год 1942. Рассказ-хроника. М.: Политиздат, 1988. 462 с.
19. Бронтман Л.К. Военный дневник корреспондента «Правды». Встречи. События. Судьбы. 1942-1945. М.: ЗАО Центрполиграф, 2007. 463 с.
20. Иванов С.П. Штаб армейский, штаб фронтовой. М.: Воениздат, 1990. 478 с.
21. Бучин А.Н. 170 000 километров с Г.К. Жуковым: Беседы шофера полковника с историком Яковлевым Н.Н. М.: Молодая гвардия, 1994. 239 с.



22. Из воспоминаний современника [Электронный ресурс]. URL: [http://www.hrono.ru/biograf/bio\\_g/golovanov\\_ae.php](http://www.hrono.ru/biograf/bio_g/golovanov_ae.php) (дата обращения: 26.01.2018).
23. Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. Кн. 1. М.: Воениздат, 1981. 480 с.
24. ЦАМО РФ. Ф.33. Оп.686046. Д.187.
25. Тайны Главного маршала авиации Голованова [Электронный ресурс]. URL: <http://imperiiia.com/2015/06/tajny-glavnogo-marshala-aviatsii-golovanova.html> (дата обращения: 26.01.2018).

#### REFERENCES

1. Golovanov A.E. Dal'nyaya bombardirovochnaya... Vospominaniya Glavnogo marshala aviatsii. 1941-1945. M.: ZAO TSentrpoligraf, 2008. 591 s.
2. Ekshtut S. Sinusoida marshala Golovanova [Elektronnyj resurs]. URL: <https://topwar.ru/75702-sinusoida-marshala-golovanova.html> (data obrashheniya: 26.01.2018).
3. Vzlyot i padenie marshala aviatsii A.E. Golovanova [Elektronnyj resurs]. URL: <https://topwar.ru/24821-vzlet-i-padenie-marshala-aviacii-a-e-golovanova.html> (data obrashheniya: 26.01.2018).
4. Golovanov A.E. Dal'nyaya bombardirovochnaya... M.: OOO «Del'ta NB», 2004. 630 s.
5. Reshetnikov V.V. Obrechennye na podvig. Izbranniki vremeni. Vse vyshe, i vyshe, i vyshe... M.: YAuzza, EHksmo, 2007. 320 s.
6. Sovetskaya voennaya ehntsiklopediya. T.2. M.: Voenizdat, 1976. 640 s.
7. Shef-pilot «Aehroflota». Eshhyo raz o marshale Golovanove A.E. [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://topwar.ru> (data obrashheniya: 26.01.2018).
8. Chuev F. Nespisochnyj marshal [Elektronnyj resurs]. URL: <http://stalinism.ru/zhivoy-stalin/nespisochnyiy-marshal.html> (data obrashheniya: 26.01.2018).
9. Gagin V.V. Illyustrirovannye ocherki istorii dal'nej aviatsii SSSR. T.3. Voro-nezh: ILDVA, 2010. 156 s.
10. Bogdanov N.G. V nebe – gvardejskij Gatchinskij. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://lib.ru/MEMUARY/1939-1945/BOGDANOW/gatchin.txt> (data obrashheniya: 26.01.2018).
11. SSSR v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941-1945 gg. (Kratkaya khronika). M.: Voen-izdat, 1970. 856 s.
12. Gal'der F. Voennyj dnevnik (Iyun' 1941 – sentyabr' 1942). M.: Astrel', 2012. 704 s.
13. Armiya Pobedy v Velikoj Otechestvennoj vojne. M.: AST: Mn.: KHarvest, 2005. 464 s.
14. Velikaya Otechestvennaya vojna v fotografiyakh i kinodokumentakh. 1941. Izd. vtoroe, dop. M.: Planeta, 1985. 400 s.
15. Zhukov G.K. Vospominaniya i razmyshleniya. M.: Izdatel'stvo APN, 1970. 735 s.
16. Komanduyushhij ADD. K 100-letiyu so dnya rozhdeniya Glavnogo marshala aviatsii A.E. Golovanova [Elektronnyj resurs]. URL: (data obrashheniya: 26.01.2018).
17. Idashkin YU.V. Nebo ego mechty: O Glavnom marshale aviatsii A.E. Golovanove. M.: Politizdat, 1986. 124 s.
18. Ortenberg D.I. God 1942. Rasskaz-khronika. M.: Politizdat, 1988. 462 s.
19. Brontman L.K. Voennyj dnevnik korrespondenta «Pravdy». Vstrechi. Sobytiya. Sud'by. 1942-1945. M.: ZAO TSentrpoligraf, 2007. 463 s.
20. Ivanov S.P. Shtab armejskij, shtab frontovoj. M.: Voenizdat, 1990. 478 s.





21. Бучин А.Н. 170 000 километров с Г.К. Жуковым: Беседы шофера полководца с историком Яковлевым Н.Н. М.: Молодая гвардия, 1994. 239 с.

22. Iz vospominanij sovremennika [Elektronnyj resurs]. URL: [http://www.hrono.ru/biograf/bio\\_g/golovanov\\_ae.php](http://www.hrono.ru/biograf/bio_g/golovanov_ae.php) (data obrashheniya: 26.01.2018).

23. SHtemenko S.M. General'nyj shtab v gody vojny. Kn. 1. M.: Voenizdat, 1981. 480 s.

24. TSAMO RF. F.33. Op.686046. D.187.

25. Tajny Glavnogo marshala aviatsii Golovanova [Elektronnyj resurs]. URL: <http://imperiiiia.com/2015/06/tajny-glavnogo-marshala-aviatsii-golovanova.html> (data obrashheniya: 26.01.2018).

© Шендриков Е.А., 2018

Шендриков Евгений Александрович, старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела научно-исследовательского центра (проблем применения, обеспечения и управления авиацией Военно-воздушных сил), Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж), Россия, 394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54А, generals78@mail.ru