

# О чём Ф.И. Голиков докладывал И.В. Сталину накануне войны?

V.V. VASILYEV – What was reported by F.I. Golikov to I.V. Stalin before the war?

**Аннотация.** В статье анализируется специальное сообщение Разведывательного управления Генерального штаба Красной армии военно-политическому руководству СССР о новых видах вооружений германского вермахта по состоянию на 1 марта 1941 г.

**Summary.** The article examines the special report of the Intelligence Administration of the General Staff of the Red Army to the military-political leadership of the USSR about new types of armaments of the German Wehrmacht as of 1 March 1941.

## ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

**ВАСИЛЬЕВ Владимир Васильевич** – кандидат исторических наук, доцент (Москва. E-mail: [vasilev.vl@list.ru](mailto:vasilev.vl@list.ru))

### О ЧЁМ Ф.И. ГОЛИКОВ ДОКЛАДЫВАЛ И.В. СТАЛИНУ НАКАНУНЕ ВОЙНЫ?

В марте 1941 года Главное разведывательное управление (ГРУ) Генштаба Красной армии (КА) подготовило для представления военно-политическому руководству специальное сообщение «О направлении развития вооружённых сил Германии и изменениях в их состоянии»<sup>1</sup>. В совершенно секретном документе на 30 машинописных листах рассказывалось об основных тенденциях в развитии вооружений вермахта, назывались тактико-технические

характеристики новейших на то время боевых самолётов, танков, броневых автомобилей, артиллерийских орудий, приводились данные о подготовке Германии к ведению войны химическими средствами, назывались районы строительства укреплений и аэродромов. Не раз публиковавшийся в российских изданиях<sup>2</sup>, документ послужил поводом для критики советской разведки, которая, по мнению ряда исследователей, якобы оказалась не способна обеспечить И.В. Сталина и его ближайшее окружение необходимой информацией о вероятном противнике. Однако это не совсем так. Спецсообщение, несмотря на ряд ошибочных трактовок, реально показывало положение дел в готовых к нападению вооружённых силах Германии. Рассмотрим его подробнее.

Прежде всего, надо сказать о том, что подобное спецсообщение было не единственным. Аналогичные документы генерал-лейтенант Ф.И. Голиков, назначенный начальником Главного разведуправления Генштаба в июле 1940 года и, как известно, снятый со своего поста в первые же дни войны, направлял руководству страны и раньше, в частности, 15 января (№ 660037сс), 14 февраля (№ 660159сс) и 4 апреля (№ 660370сс) 1941 года. Рассматривая их сегодня, следует признать, что Ф.И. Голиков хотел не только проинформировать заинтересованных лиц о зарубежных военно-технических достижениях, но и показать, с каким вероятным противником, несмотря на заключённый 23 августа 1939 года договор о ненападении, придётся встретиться Красной армии. Если и рассматриваемый документ оценивать с этой стороны, то следует признать, что он не мог не сыграть своей роли. Другое дело, что времени на внедрение в отечественную военную промышленность западных, в данном случае германских, технологических новинок уже не оставалось. Но кто тогда об этом знал?



Ф.И. Голиков

Спецсообщение охватывает довольно большой круг вопросов, мы остановимся сегодня на авиа- и танкостроении, артиллерийском и стрелковом вооружении. При этом каждый из разделов будет рассматриваться методом сравнения, сопоставления родов войск в вермахте и Красной армии.

Начнём с люфтваффе, объявленных А. Гитлером национал-социалистическим видом вооружённых сил, олицетворявшим дух новой Германии. В документе отмечалось, что с 1 октября 1940 года по 1 марта 1941 года количество боевых самолётов Германии увеличилось почти в два раза – с 5700 до 10 980 машин<sup>3</sup>, что в этот период на вооружение люфтваффе поступили несколько типов новых самолётов, а новейшие находились в стадии опытного строительства, что идёт постоянная разработка новых авиационных двигателей<sup>4</sup>. В числе принятых на вооружение самолётов указывались истребители He-113 «Хейнкель», FW-187 и FW-198 «Фокке-Вульф», средний бомбардировщик «Ягуар», тяжёлый четырёхмоторный бомбардировщик FW-Курьер, а в числе опытных образцов – одноместные истребители Me-115 и Me-209 «Мессершмитт», двухместный

двухмоторный истребитель Do-29 «Дорнье», средние бомбардировщики Do-217 «Дорнье» и He-119 «Хейнкель», четырёхмоторные бомбардировщики He-177 «Хейнкель» и «Мессершмитт»<sup>5</sup>. Перечислялись также новейшие марки авиационных двигателей, при этом подчёркивалось, что немцы отдают всё большее предпочтение двигателям жидкостного охлаждения с непосредственным впрыском топлива. «В настоящее время на всех боевых самолётах сухопутной авиации, – сообщалось в документе, – устанавливается два типа мотора: “Даймлер-Бенц” ДВ-601 и “Юнкерс” Юмо-211, мощность которых за период 1939–1941 гг. увеличилась с 1050–1100 л.с. до 1200–1300 л.с. Опытные серии моторов, выпускаемых для новых самолётов, имеют мощность 1500–1700 л.с. Кроме того, в опытном строительстве находятся более мощные моторы порядка 2000–2400 л.с.»<sup>6</sup>. Двигателям, находившимся в опытном строительстве, давалась краткая характеристика, указывалось, имеют они жидкостное или воздушное охлаждение, каковы их форма и тип. В спецсообщении говорилось и о бронировании некоторых типов боевых самолётов, в частности, истребителей Me-109, бомбардировщиков «Ягуар», Ju-88, Do-2157. Заметим, что в ряду перечислявшихся машин, на которых устанавливалась броневая защита экипажа, отсутствовали истребители FW-190 и скоростные бомбардировщики Ju-88A4 и Ju-88A5: сведениями об этих типах самолётов, и не только о них, разведка тогда не располагала.

Какие выводы делал в своём документе Ф.И. Голиков? Приведём их здесь с небольшими купюрами.

«Основными истребителями по-прежнему остаются одноместный истребитель Me-109 и двухместный истребитель Me-110... В ближайшие один–два года в германских ВВС можно ожидать появления одноместных истребителей с мощностью мотора 1700–2000 л.с. на высоте 6000–7000 м... Скорость лучших одномоторных истребителей может быть доведена до 700–750 км/час. Основным самолётом бомбардировочной авиации остаётся средний двухмоторный бомбардировщик... Максимальная скорость 2-моторного бомбардировщика в ближайшие один–два года может быть

доведена до 600–650 км/час... За последнее время в Германии уделяется большое внимание развитию четырёхмоторного бомбардировщика, необходимого для проведения боевых операций в Атлантике и Африке... Можно предположить, что скорость четырёхмоторного бомбардировщика в ближайшие один–два года будет доведена до 550–600 км/час. Учитывая задачи, стоящие перед бомбардировочной авиацией в современной войне, и эффективность пикирующих бомбардировщиков, можно предположить, что такой класс бомбардировщиков будет существовать и найдёт широкое применение в германских ВВС... Производственная мощность авиационной промышленности Германии в настоящее время определяется выпуском 25 000–30 000 самолётов и около 45 000–50 000 моторов в год... Все авиационные заводы, находящиеся на оккупированной немцами территории Франции, Бельгии и Голландии, постепенно включаются в производство боевых самолётов»<sup>8</sup>.

Вот, собственно, и всё. И мало, и много. Мало потому, что здесь не показывалось никаких технологических секретов, да и не могло показываться, ибо подобные документы из Разведуправления уходили непосредственно в НИИ и КБ. Кроме того, в спецсообщении ничего не говорилось о новейших бомбардировщиках «Юнкерс» Ju-88A4 и «Юнкерс» Ju-88A5, которые были разработаны в 1940 году и уже применялись немцами в так называемой битве за Англию<sup>9</sup>. Не попали в поле зрения советской военной разведки, судя по данному документу, истребитель FW-190, ставший в годы Второй мировой войны одним из массовых боевых самолётов, и Me-109F, являвшийся новейшей модификацией Me-109E. Ну, а много потому, что руководство страны и Вооружённых сил могло зримо представить возможности вероятного противника и принять меры для перевооружения Красной армии. На эти мысли наводит тот факт, что документ был распечатан в восьми экземплярах, однако ни в обнаруженном в ЦАМО РФ седьмом экземпляре, ни в его копиях, которые публиковались в ряде российских изданий, рассылка не указана. Впрочем, судя по формату документа, характеру содержащейся в нём информации, а также учитывая сложившуюся в те годы практику направлять

подобные документы высшим политическим и военным руководителям, можно утверждать, что сообщение адресовалось, кроме И.В. Сталина, В.М. Молотову, К.Е. Ворошилову, С.К. Тимошенко, Л.П. Берии, Н.Г. Кузнецову, А.С. Щербакову, А.А. Жданову и Г.К. Жукову. Кроме того, не приходится сомневаться в том, что с документом впоследствии были ознакомлены заместитель наркома обороны по авиации – начальник ГУ ВВС Красной армии П.Ф. Жигарев, нарком авиационной промышленности СССР А.И. Шахурин и другие руководители военно-промышленных наркоматов. Для них ценность представленной информации заключалась в том, что она служила своеобразным ориентиром для советских инженеров и конструкторов в их собственных изысканиях, в поиске новых технических и технологических решений при создании более современных моделей самолётов и двигателей.

Как показали дальнейшие события, происходившие уже в годы Великой Отечественной войны, прогноз ГРУ, касавшийся основных тенденций развития люфтваффе, частично подтвердился. Благодаря мощному вооружению и большой дальности полёта двухместного истребителя Me-110 противник имел возможность эффективно использовать его в качестве прикрытия дальних бомбардировщиков, наносивших ощутимые удары по военным и экономическим объектам СССР, находившимся в глубоком тылу. Подобного самолёта, как известно, в советских ВВС тогда не было, хотя попытки создать его предпринимались. Весной 1940 года такой самолёт построили, все испытательные полёты прошли успешно. Это был высотный скоростной двухместный истребитель-перехватчик «100» с двумя двигателями М-105. Машина должна была иметь максимальную скорость на высоте 10 км 630 км/час, практический потолок 12,2 км и дальность полёта 1500 км. Однако в серию она не пошла. В том же году на её базе был создан пикирующий бомбардировщик Пе-210.

Аналогичная ситуация в начале войны сложилась и с советскими одноместными истребителями. Новейший советский истребитель МиГ-3, не имевший пушечного вооружения, не мог соперничать по

своим аэродинамическим и скоростным качествам с немецким Me-109E-1, особенно на малых и средних высотах (менее 4000 м). Выяснилось, что ему успешно могли противостоять лишь Як-1 и ЛаГГ-3, но их насчитывалось всего 13,4 проц. среди советских самолётов новых типов<sup>11</sup>. <...>

*Полный вариант статьи читайте в бумажной версии «Военно-исторического журнала» и на сайте Научной электронной библиотеки <http://www.elibrary.ru>*

---

#### ПРИМЕЧАНИЯ

1 Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 23. Оп. 7237. Д. 2. Л. 21–50.

2 Военная разведка информирует. Документы Разведуправления Красной Армии. Январь 1939 – июнь 1941 гг. / Сост. В.А. Гаврилов. М.: МФД, 2008. С. 548–563; Кондрашов В.В. История отечественной военной разведки. Документы и факты. М.: Кучково поле, 2012. С. 415–423; 1941 год: В 2 кн. Кн. 1 / Сост. Л.Е. Решин [и др.]; под ред. В.П. Наумова. М.: Междунар. фонд «Демократия», 1998. С. 746–759.

3 ЦАМО РФ. Ф. 23. Оп. 7237. Д. 2. Л. 22.

4 Там же. Л. 21–28.

5 Модификация «Мессершмитта» в документе не указана.

6 ЦАМО РФ. Ф. 23. Оп. 7237. Д. 2. Л. 28.

7 Там же. Л. 29.

8 Там же. Л. 29–32.

9 Грин В. Крылья Люфтваффе (боевые самолёты третьего Рейха): В 5 ч. Ч. 4. Хеншель. Юнкерс / Публ., пер. с англ. А. Фирсова.

М.: ЦАГИ, 1995. С 44–49.

10 *Широкорад А.Б.* Чудо-оружие СССР. Тайны советского оружия. М.: Вече, 2004. С. 136.

11 *Зарецкий В.М.* ВВС Красной армии: накануне и в годы Великой Отечественной войны // Воен.-истор. журнал. 2001. № 11. С. 22;  
*Медведь А., Хазанов Д.* МиГ-3. Первый фронтовой высотный истребитель. М.: Яуза; Коллекция; ЭКСМО, 2007. С. 8, 16.