

ОРГАНЫ ОГПУ И СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ (1928–1934 гг.)

Статья посвящена анализу деятельности советских спецслужб в авиационной сфере в период становления и развития советской авиации и связанных с ней отраслей. На основе делопроизводственных документов спецслужб и иных ведомств характеризуются проблемы советской авиации, во многом определявшиеся состоянием общества и экономики в СССР. На конкретных примерах рассматриваются задачи, которые выполняли органы ОГПУ по оперативному обслуживанию советской авиации. Автор приходит к выводу, что материалы спецслужб, несмотря на необходимость критического восприятия некоторых их выводов, позволяют получить объективное представление о проблемах советской авиации в период ее количественного и качественного роста (1928–1934 гг.).

Ключевые слова: спецслужбы, органы государственной безопасности, ОГПУ, контрразведывательная деятельность, авиация, общество «Добролет», авиационные катастрофы, «перелетчики».

Введение. В современной отечественной историографии, посвященной деятельности советских спецслужб, можно выделить весьма незначительное количество работ, где уделяется внимание их взаимодействию с различными военными и гражданскими авиационными структурами СССР в период бурного развития советской авиации в годы первых пятилеток [1, 2]. Однако на практике органы внутренних дел и госбезопасности весьма тесным образом взаимодействовали с авиационной сферой советского государства. Помимо контрразведывательных функций, они также регулярно и подробно информировали руководство страны и руководство военного ведомства о состоянии дел авиации Красной армии, флота, гражданских ведомств, которые могли быть привлечены в качестве резерва авиации военной, в авиапромышленности; расследовали авиационные катастрофы и летные происшествия; осуществляли профилактические мероприятия, препятствующие перелетам за рубеж.

Цель исследования заключается в анализе деятельности советских спецслужб в авиационной сфере в период становления и развития советской авиации и связанных с ней отраслей.

Основная часть. В связи с образованием СССР в ноябре 1923 г. было создано Объединенное государственное политическое управление (ОГПУ) при Совете народных комиссаров СССР, включавшее в себя Государственные политические управления РСФСР и других союзных республик. В компетенцию органов ОГПУ входило обеспечение государственной безопасности: борьба с политическими преступлениями, шпионажем, с «контрреволюцией» вообще. Важное место в деятельности ОГПУ занимал Особый отдел, который после упразднения ОГПУ в июле 1934 г. перешел в состав Глав-

ного управления государственной безопасности НКВД СССР. Помимо агентурно-оперативного обслуживания соединений, частей, учреждений, военно-учебных заведений РККА и ее Морских сил, внутренней, пограничной, конвойной охраны и железнодорожных войск НКВД, структур Осоавиахима, военных кафедр гражданских высших учебных заведений, задачей Особого отдела, начиная со слияния в сентябре 1930 г. с Контрразведывательным и Восточными отделами ОГПУ, являлось пресечение шпионской и диверсионной деятельности против СССР со стороны спецслужб иностранных государств, а также закордонных эмигрантских центров [3, с. 142].

Судя по доступным документам советских спецслужб, весьма серьезные негативные последствия для строительства и функционирования авиационной составляющей вооруженных сил в указанный период представляли проблемы с кадрами и наличествующей материально-технической базой. Безобразное отношение к хранению и эксплуатации дорогостоящей боевой техники, пьянство и моральное разложение, являвшиеся производными от низкого общеобразовательного уровня военных кадров и общей бытовой неустроенности — все это было отнюдь не редкостью.

Обратимся к Записке ОГПУ в ЦК ВКП(б) об авариях самолетов в РККА от 18 июля 1930 г., которую подписали заместитель Председателя ОГПУ Г. Г. Ягода и начальник Особого отдела ОГПУ Я. К. Ольский. В ней сообщалось, что за 1928/29 г. выбыл из строя вследствие аварий, пожаров и других причин 431 самолет (в том числе — 164 полностью). За девять месяцев 1929/30 г. выбыло из строя 379 самолетов (в том числе — 154 самолета полностью). Число же только погибших летчиков

за 1928/29 гг. и до 15 июля 1930 г. составило 115 человек. Основными причинами такого положения, по мнению составителей Записки, являлись недисциплинированность личного состава, неудовлетворительный подбор инструкторского состава, неудовлетворительное, а в ряде случаев — недопустимое состояние общего и особого противопожарного оборудования и охраны аэродромов и ангаров, недостаточная площадь самих ангаров, вследствие чего ангары загромождены самолетами сверх нормы, наличие в строю значительного количества старых самолетов [4, с. 1225–1226].

Особый отдел ОГПУ регулярно извещал руководство РККА о чрезвычайных происшествиях, рассылая специальные сводки агентурно-оперативных данных в несколько адресов, в первую очередь — народному комиссару по военным и морским делам К. Е. Ворошилову.

Как пример, можно привести выдержки, касающиеся авиационной тематики, из сводки агентурно-оперативных данных ОО ОГПУ по РККА на 5 декабря 1933 г., отправленной командованию РККА 11 декабря 1933 г. В ней были отражены различные случаи — от шпионажа до массовых хищений на авиационном строительстве.

В частности, сообщалось, что в процессе следствия по делу вскрытой и ликвидированной польской военной организации было установлено, что руководитель Гомельского филиала этой организации «ПОВ» ксендз Андрескус проводил контрреволюционную шпионскую работу в частях РККА. С этой целью Андрескус через делопроизводителя 16-го авиаотряда Яна Шамборского вовлек в шпионскую работу нескольких военнослужащих, в том числе и лиц среднего начостава. Указывалось, что арестованные по делу Шамборский, чертежники Поляков и Селиважин, летчик-наблюдатель Гумбин и бывший летчик Соловьев в своей шпионской деятельности сознались. Последние двое также показали, что они были обработаны Шамборским для перелета в Польшу. Также сообщалось, что в Москве была ликвидирована шпионско-террористическая группа, созданная Харбинским филиалом белогвардейской организации «Братство Русской Правды» и японскими разведывательными органами. Отмечалось, что участники группы, работавшие на заводах авиационной промышленности, «передали за границу сведения о продукции 22, 39 и 18 авиазаводов». В этой же сводке, в разделе III «Разные данные», указывалось, что на Бочкаревском авиастроительстве отмечалось разбазаривание остродефицитных товаров и продуктов, идущих для рабочего снабжения, и преступное расходование средств. Произведенное следствие это положение подтвердило и вскрыло ряд других преступных действий, вплоть до массового хищения чужих грузов. По этому делу начальник сектора заготовок Веншин был приговорен к расстрелу, начальник снабжения стройки Титов (бывший член партии), завскладом Оболенский (бывший священник, лишенный избирательных прав) и заведующий товарной конторой станции Бочкарево — заключены в лагерь сроком на 10 лет каждый [5, л. 39–41, 43].

Отметим, касаясь обвинений в шпионаже, что все подобные дела, разумеется, необходимо детально разбирать и тщательнейшим образом анализировать, вместо того, чтобы принимать сразу на веру все изложенное сотрудниками ОГПУ.

Обратимся к спецсообщению Особого отдела ОГПУ «О ненормальных явлениях в Военно-воз-

душной академии РККА им. Жуковского», которое датируется 28 июня 1933 г.

Согласно изложенным фактам, академия находилась в весьма неприглядном состоянии. Обращалось внимание на то, что «учебные планы срываются по вине руководства Академии и преподавательского состава», а «несоответствие объема программы учебы со временем, отведенным для ее выполнения, а также недочеты методического порядка, приводят к резкому снижению качества учебы». Начальник академии С. Г. Хорьков проводил на рабочем месте ежедневно всего лишь от трех до пяти часов, а «вся его работа заключается в просмотре почты»; военком академии Я. Г. Индриксон за последние два года «не был ни на одном партийном собрании Академии, за исключением посещения им в августе месяце конференции партактива»; заместитель военкома Е. Я. Володарский «напившись пьяным, в присутствии слушателей уснул за столом»; начальник командного факультета Н. Я. Котов «напившись пьяным, не мог идти, его несли домой слушатели на руках»; на квартире начальника учебной части А. К. Медниса «почти ежедневно устраиваются пьянки, эту квартиру посещают не только постоянный состав, но и слушатели».

В течение одного года в академии покончили жизнь самоубийством три преподавателя (Штирнбах, Венеминов, Воскресенский), два слушателя (Павловский, Ситников), жена начальника академии С. Г. Хорькова; слушатель Лысенко убил свою жену.

В спецсообщении указывалось, что «массовые пьянки, как в общегитии слушателей, так и вне его, особенно усилились за последнее время», причем «пьянство сопровождается дебошами, в отдельных случаях со стрельбой из оружия». Приводились красноречивые примеры. Так, слушатель Бирюков, «напившись пьяным, перепутал этажи, попал в чужую комнату, на его требование открыть комнату, ему ответили, что он не сюда попал, БИРЮКОВ сделал выстрел в дверь, ранив жену слушателя ШУРЬГИНА, последний в свою очередь произвел выстрел, ранив в живот БИРЮКОВА». 1 мая 1933 г. «слушатель КУК, напившись пьяным в городе, по выходе из трамвая, произвел несколько выстрелов в вагон трамвая». Комендант академии Панчехин «напившись пьяным, угрожал жене, что он ее застрелит». Слушатель В. Захаров «напился до такого состояния, что у него стащили деньги и револьвер наган». Особо отмечалось, что «ЗАХАРОВ разложившийся тип, в присутствии слушателей говорил, что жалованья платят очень мало, пить не на что, приходится заниматься у товарищей, от этого жить не хочется, я застрелюсь».

Хозяйство академии именовалось «беспорядочным», при этом подчеркивалось, что «целый ряд хищений и злоупотреблений» в закрытом военном кооперативе и административно-хозяйственном отделе «остаются безнаказанными, хотя эти явления носят открытый характер и о них командованию известно».

Спецсообщение отразило трагическую картину голода 1933 г.: «Большая часть слушателей получают телеграммы и письма о том, что семьи их сидят совершенно без хлеба. Получая такого рода письма, слушатели, делясь между собою о положении семей, избегают ставить в известность об этом командование и политаппарат, так как были случаи, когда секретарь ячейки отвечал на их запросы: «Ваша семья контрреволюционная» и т.д.».

Более полутора десятков слушателей военно-технического и командного факультетов подали рапорты об отчислении из академии. «Нам пишут письма, что семьи голодают, и, если мы не заберем их в Москву, жена хочет застрелиться, это не единственный случай. Такое положение не дает спокойно жить и, следовательно, не дает возможности заниматься учебой», — мотивировал свой поступок один из них. Спецсообщение подытоживалось следующим выводом: «Необходимо принять срочные меры к оздоровлению Академии» [6, л. 385 — 389].

В данном случае вряд ли приходится сомневаться в печальной реальности, сложившейся в Военно-воздушной академии и отражавшей общую непростую обстановку брожения, растерянности и неуверенности, имевшую место быть не только в данном учебном заведении. Коллективизация и сопутствующие ей голод и массовое насилие не могли не найти отражения в среде Красной армии, являвшейся частью советского общества.

В случае необходимости ареста авиаторов, органы госбезопасности обязаны были согласовывать его с командованием РККА в лице наркома К. Е. Ворошилова, информируя последнего о причинах соответствующих действий. Так, например, в конце 1933 г. начальник Особого отдела ОГПУ М. И. Гай и его помощник Н. И. Добродицкий сделали запрос на имя К. Е. Ворошилова по поводу его согласия на изъятие из РККА командира корабля ТБ-3 29-й авиабригады ОКДВА Бодратого:

«15 ноября с. г. на аэродроме 29 Авиабригады (ОКДВА) во время рулежки, вследствие преступной халатности со стороны ком. корабля БОДРАТОГО произошло столкновение двух ТБ-3.

Ранее БОДРАТЫЙ имел одну поломку ТБ-3 при столкновении с самолетом Р-5 и одну аварию при взлете (налетел на лошадь).

В процессе расследования установлено, что БОДРАТЫЙ, поступая в Красную Армию, скрыл то, что он является сыном крупного кулака, бывш. управляющего Елисаветградского банка, состоявшего в штабе банды ШТЫЛЯ и ныне высланного ОГПУ.

Систематическая порча тяжелых кораблей при рулежке на земле БОДРАТЫМ дает основание предполагать умышленный вывод из строя самолетов, прикрываемый халатностью.

Прошу Вашего согласия на его изъятие из РККА» [5, л. 9].

Как видим, в данном документе, помимо прочего, речь шла и о сокрытии социального происхождения при поступлении на службу в ряды РККА, что являлось отягчающим обстоятельством, усугублявшим чрезвычайное происшествие в виде столкновения на земле двух четырехмоторных бомбардировщиков. Но весьма абсурдно выглядит обвинение в умышленном выводе из строя авиатехники. Трудно предположить, что Бодратый сознательно принес в жертву не только карьеру авиатора, но и свою собственную судьбу исключительно ради подготовки и выполнения пресловутой аварии. Не позднее января 1934 г. начальник Главного управления РККА Б. М. Фельдман дал ответ начальнику Особого отдела ОГПУ о согласии К. Е. Ворошилова на арест командира корабля 29-й авиабригады Бодратого [5, л. 8].

Органы госбезопасности опирались на многочисленную агентурную сеть, которая позволяла им систематически получать детальную информацию различного характера. В связи с этим приведем свидетельство В. И. Унишевского, который в конце

1934 г. был уволен за антисоветские высказывания из рядов авиации Красной армии:

«В этот день полетов было мало, и я решил вечером зайти в «Дом Красной армии» поиграть в бильярде. По дороге меня остановил дежурный командир и передал распоряжение Начштаба зайти в Особый Отдел. Не менее 3-х часов этого вечера я провел за интересной беседой с начальником Особого Отдела. Когда во время допроса начальник видел, что мне удается тот или иной вопрос смазать, он доставал внушительных размеров папку, открывал соответствующую страницу и давал мне читать. Мне казалось, что вся моя жизнь, не исключая ни единой секунды, не исключая ни одного сказанного мною когда-то слова, воспроизведена под хорошим микроскопом на киноленту. Чистая работа. От своих слов, которые были записаны точно так, как я когда-то говорил, — отказываться было глупо.

На следующий день я был отстранен от каких-либо занятий» [7, с. 6].

Касаясь отношений ОГПУ с различными авиационными структурами, также можно обратить внимание, что там могли работать и бывшие чекисты. Так, примечательным является назначение в сентябре 1933 г. одного из бывших видных функционеров советских спецслужб И. С. Уншлихта, занимавшего в свое время пост заместителя Председателя ГПУ, на должность начальника Главного управления ГВФ при СНК СССР вместо погибшего в авиакатастрофе А. З. Гольцмана. Касаясь его деятельности на этой должности, историк советской авиации В. С. Шумихин обратил внимание на то, что И. С. Уншлихт увидел в ней множество диспропорций и узких мест, причем именно в «Аэрофлоте», может, даже больше, чем в какой-либо другой области производства действовал волевой, командно-административный метод руководства, чрезвычайщины, принималась масса решений, не подкрепленных экономическими расчетами и материальным обеспечением, и поэтому заранее обреченных на невыполнение. Вникнув в ситуацию, И. С. Уншлихт откровенно заявил, что качество работы «Аэрофлота» находится на низком уровне, а те огромные задачи, которые стояли перед его руководством во второй пятилетке, требуют коренной перестройки работы [8, с. 6 — 7].

Необходимо также затронуть и важную тему так называемых «перелетчиков», которая, несмотря на немногочисленность числа случаев бегства советских авиаторов за рубеж, помимо прочего, нанесла весьма значительный ущерб внешнеполитическому имиджу СССР.

Обратимся, в частности, к истории перелета из СССР в Персию (после 1935 г. — Иран) 12 октября 1930 г. летчика общества «Добролет» П. Д. Иванова. Обнаруженные документы свидетельствуют, что в августе 1929 г., во время пребывания в Кабуле, он вошел в конфликт с представителями полпредства СССР. Этот конфликт имел для П. Д. Иванова весьма серьезные последствия. Хотя пилот не был поставлен на Кабульскую линию для постоянной работы и совершил на ней всего лишь один рейс, полпредство настояло на том, чтобы «Добролет» не только больше не посылал его в Кабул, но и снял с заграничной линии. Позицию Наркоминдела поддержало Полномочное представительство ОГПУ по Средней Азии. В результате в конце 1929 г. в аттестацию П. Д. Иванова было занесено, что он, «согласно решению ОО ГПУ

не может быть использован как пилот на заграничных линиях» [9, л. 34].

В декабре того же года П. Д. Иванов находился в Москве для прохождения курсов усовершенствования летного состава «Добролета» при Военно-Воздушной академии РККА. После их окончания он пытался устроиться на постоянную работу в Общество «Дерулюфт». Эта компания отличалась высоким уровнем технической оснащенности и стабильной заработной платой, следствием чего текучесть кадров была относительно низкой. В 1927/28 г. число служащих «Дерулюфта» на территории СССР составляло 32 человека, из которых 18 принадлежало к летному составу (10 советских летчиков и 8 немецких) [10, с. 8–9]. П. Д. Иванов был принят и зачислен в эту элитную компанию, чему способствовали и его опыт пилота, и прекрасное знание немецкого языка. Но через короткое время последовало отчисление. Его причиной послужила упомянутая выше аттестация, написанная с учетом соответствующего решения ОГПУ. В апреле 1930 г. П. Д. Иванов вернулся в Среднюю Азию и пытался узнать о причине выдачи аттестации, запрещавшей ему работу на заграничных линиях. Начальник Средне-Азиатского управления воздушных линий общества «Добролет» Кливе сообщил, что причина отказа в приеме в «Дерулюфт» связана с его прошлым инцидентом в Кабуле. Летом 1930 г. П. Д. Иванов лично подал заявление в Особый Отдел с просьбой расследовать происшедший инцидент и одновременно снова обратился к Кливе с просьбой об ускорении выяснения вопроса, прямо заявив, что работа в «Дерулюфте» является всей его дальнейшей мечтой. Сам Кливе находился в тесном контакте с ОГПУ и обо всех этих переговорах с Ивановым неукоснительно «ставил в известность Уполномоченного ГПУ тов. ВОЛОСОВА, которому в июне или в июле ИВАНОВ лично подал заявление разобрать происшедший в Кабуле инцидент и его реабилитировать. С уполномоченным ООГПУ тов. ВОЛОСОВЫМ мы договорились, что Особый Отдел оставляет этот вопрос целиком за собой». Еще раз Иванов безуспешно обращался к Кливе в сентябре того же года, сетуя, что ничего не может сделать, чтобы снять запрет работать на заграничных линиях [9; л. 30–33].

Между тем интерес ОГПУ к П. Д. Иванову возрастал. Так, начальника аэростанции Термез Денисова в конце сентября вызвал помощник начальника Особого Отдела в г. Сталинабаде. Во время этой встречи ему были заданы вопросы, касающиеся П. Д. Иванова, а также была запрошена устная характеристику последнего. Причины этого вызова Денисову не сообщили, а о деталях контакта с органами предписали сохранять секретность [9, л. 18–19 об.].

Безнадежность всех попыток устроиться на работу в «Дерулюфт» (а возможно, и каким-то образом замеченное внимание ОГПУ к своей персоне), толкнула П. Д. Иванова на отчаянный шаг — подготовку к бегству из СССР на самолете, причем не одному, а вместе со своей супругой. Это был весьма опасный и рискованный план, который на любом этапе мог стоить им жизни, начиная с возможности быть схваченными при неудачном старте и кончая смертью в горах в случае авиакатастрофы.

В показаниях старшего летчика 16-й авиационной бригады ВВС РККА Голубева от 18 октября 1930 г., которые он дал помощнику начальника штаба той же бригады Михайлову, фигурируют выска-

занные вскоре после побега соображения механика Вельмера о широком спектре разнообразных доводов для подозрения П. Д. Иванова в шпионаже: занятие фотографией; контакты с профессором медицины, «сосланным за контрреволюцию»; смена за короткий срок нескольких квартир; частые поездки супруги в Москву; проживание перед побегом у инженера-строителя [9, л. 20]. Не исключено, что, еще до побега П. Д. Иванова, подобные сведения были уже известны и соответствующим органам.

В связи с бегством за рубеж П. Д. Иванова начальником Средне-Азиатского управления воздушных линий общества «Добролет» Кливе 16 октября 1930 г. был подготовлен рапорт, направленный в пять адресов, в том числе — Полномочному представителю ОГПУ по Средней Азии. Согласно рапорту, начальнику 1-й Воздухолинии было отдано распоряжение о тщательной проверке в выдаче разрешений на право перевоза членов семьи летного состава в каждом отдельном случае, согласуя этот вопрос с органами ОГПУ в Средней Азии. Среди прочих был поставлен вопрос о срочном созыве комиссии из представителей наркомата Рабоче-крестьянской инспекции, Главной инспекции ГВФ и ОО ОГПУ для пересмотра всего летного состава и работников аппарата в Средне-Азиатских воздушных линиях, так как среди них подавляющее большинство составляют бывшие белые офицеры и лица, выброшенные из рядов РККА за разложение, недисциплинированность и пьянство. Указанной комиссии должны быть предоставлены права немедленного проведения в исполнение вынесенных на месте решений [9, л. 30–33].

Уже в конце 1920-х годов руководство ОГПУ, формируя военное ведомство о наметившейся тенденции к увеличению числа попыток осуществить перелет за границу, рассчитывало на соответствующую реакцию руководства советской военной авиации. Но этой реакции, по разным причинам, так и не последовало. А. А. Зданович сообщал, что и сами «особисты» не направили специальных указаний на места, не заострили внимание сотрудников, обслуживающих авиационные эскадрильи и бригады, на выявление и своевременное пресечение фактов перелета за границу вплоть до 1931 г. Он также обращал внимание на недостаточно слаженное взаимодействие между особыми отделами и контрразведывательными подразделениями местного аппарата ОГПУ, а также на проблемы в центральном аппарате. Борьба с потенциальными «перелетчиками» достигла пика 8 июня 1934 г., перейдя на законодательный уровень, когда было принято постановление о дополнении Положения о государственных «контрреволюционных и особо для Союза ССР опасных преступлениях против порядка управления» статьями об измене Родине. Перелет же за границу военнослужащего теперь карался смертной казнью с конфискацией имущества, то есть — перестал расцениваться как обычное дезертирство [2, с. 165–166, 170].

Заключение. В конце 1920–начале 1930-х годов советская авиация, переживающая период бурного развития, испытывала серьезные проблемы, во многом определявшиеся состоянием общества и экономики СССР в целом. Эти проблемы заключались не только в уровне техники того времени, но усугублялись неразвитостью соответствующей инфраструктуры, низким уровнем подготовки и общего образования привлекаемых кадров, невы-

соким качеством обслуживания и хранения авиатехники.

Материалы спецслужб, несмотря на необходимость критического восприятия их выводов, тем не менее дают определенный обзор уязвимых пунктов состояния советской авиации в период ее начавшегося количественного и качественного роста.

В числе задач, которые выполняли органы ОГПУ, было агентурно-оперативное обслуживание различных структур, входящих в советскую авиацию, а также пресечение шпионской и диверсионной деятельности против нее. Последнее упомянутое направление весьма слабо изучено в отечественной литературе и не позволяет точно выделить в реальности имевшие место случаи диверсий и шпионажа относительно общей картины чрезвычайных происшествий.

Советские спецслужбы активно взаимодействовали с руководством советской авиации разного уровня, в том числе — активно влияя на ее кадровую политику. Они же регулярно сообщали руководству страны и вооруженных сил об имевшихся проблемах, касающихся авиационной сферы. В их число входил и вопрос о борьбе с «перелетчиками», решение которого, в итоге, вылилось в ужесточение советского законодательства в середине 1934 г.

Библиографический список

1. Зданович А. А. Органы государственной безопасности и Красная армия: Деятельность органов ВЧК — ОГПУ по обеспечению безопасности РККА (1921 — 1934). Москва: Продо-серский центр Икс-Хистори; Кучково Поле, 2008. 800 с.
2. Зданович А. А. «...считать изменой Родине». Как создавался закон об «измене Родине» // Политическая история России: прошлое и современность. Исторические чтения. Вып. VII. «Гороховая, 2» — 2009. Санкт-Петербург: ФГУК ГМПРИР, 2009. С. 161 — 172.
3. Воронов В. Ю., Шишкин А. И. НКВД СССР: Структура, руководящий состав, форма одежды, знаки различия 1934 — 1937 гг. Москва: Изд. дом Русская Разведка, 2005. 287 с.

4. «Совершенно секретно»: Лубянка — Сталину о положении в стране (1922 — 1934 гг.): сб. док. В 10 т. Т. 8 в 2 ч. 1930 г. / Ин-т рос. истории РАН [и др.]. Москва: [Б. и.], 2008. Ч. 2. 884 с. 5. Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 37837. Оп. 21. Д. 38.

6. РГВА. Ф. 37837. Оп. 23. Д. 2.

7. Наша газета (София). № 32. 1939. 29 мая.

8. Шумихин В. С. Назвать поименно // Крылья Родины. 1989. № 12. С. 6 — 7.

9. Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 161.

10. Юдина Т. В., Булатов В. В., Фурман Е. А. Германо-советское авиапредприятие «Дерулюфт» (1921 — 1937): деятельность, кадры и их роль в содействии «Аэрофлоту» и «Люфтганзе» // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4. История. 2014. № 2 (26). С. 6 — 12.

СТЕПАНОВ Алексей Сергеевич, доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник научно-исследовательского центра (фундаментальных военно-исторических проблем) Военного университета имени князя Александра Невского Министерства обороны Российской Федерации, г. Москва.
SPIN-код: 3778-6443
AuthorID (РИНЦ): 828900
Адрес для переписки: Alexey-stepanoff@yandex.ru

Для цитирования

Степанов А. С. Органы ОГПУ и советская авиация (1928 — 1934 гг.) // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2023. Т. 8, № 2. С. 53 — 58. DOI: 10.25206/2542-0488-2023-8-2-53-58.

Статья поступила в редакцию 10.02.2023 г.

© А. С. Степанов

Military University named
after Prince Alexander Nevsky
of the Ministry of Defense
of the Russian Federation,
Moscow, Russia

OGPU ORGANS AND SOVIET AVIATION (1928–1934)

The article is devoted to the analysis of the activities of Soviet special services in the aviation sector during the formation and development of Soviet aviation and related industries. The problems of Soviet aviation, largely determined by the state of society and the economy in the USSR, are characterized on the basis of office documents of the special services and other departments. Using concrete examples, the tasks performed by the OGPU body for operational maintenance of Soviet aviation are considered. The author comes to the conclusion that the materials of the special services, despite the need for critical perception of some of their conclusions, allow us to get an objective idea of the problems of Soviet aviation during its quantitative and qualitative growth (1928–1934).

Keywords: special services, state security agencies, OGPU, counterintelligence activities, aviation, Dobrolet society, aviation disasters, «flyers».

References

1. Zdanovich A. A. Organy gosudarstvennoy bezopasnosti i Krasnaya armiya: Deyatel'nost' organov VChK — OGPU po obespecheniyu bezopasnosti RKKA (1921–1934) [State security bodies and the Red Army: The activities of the CHEKA — OGPU bodies to ensure the security of the Red Army (1921–1934)]. Moscow, 2008. 800 p. (In Russ.).
2. Zdanovich A. A. «...schitat' izmenoy Rodine». Kak sozdavalsya zakon ob «izmene Rodine» [«... consider treason to the Motherland». How the law on «treason to the Motherland» was created] // Politicheskaya istoriya Rossii: proshloye i sovremennost'. Istoricheskiye chteniya. Vyp. VII. «Gorokhovaya, 2» — 2009. *Political History of Russia: Past and Present. Historical Readings. Vol. VII. «Gorokhovaya, 2» — 2009.* St. Petersburg, 2009. P. 161–172. (In Russ.).
3. Voronov V. Yu., Shishkin A. I. NKVD SSSR: Struktura, rukovodyashchiy sostav, forma odezhdy, znaki razlichiya 1934–1937 gg. [NKVD of the USSR: Structure, leadership, uniform, insignia 1934–1937]. Moscow, 2005. 287 p. (In Russ.).
4. «Sovershenno sekretno»: Lubyanka — Stalinu o polozhenii v strane (1922–1934 gg.): sb. dok. V 10 t. T. 8 v 2 ch. 1930 g. [«Top secret»: Lubyanka to Stalin on the state of the nation: Collection of documents. In 10 vols. Vol. 8 in 2 parts. 1930. Moscow: [Without place of publ.], 2008. Part 2. 884 p. (In Russ.).
5. Rossiyskiy gosudarstvennyy voyennyi arkhiv (RGVA) [Russian State Military Archive (RSMA)]. File: 37837/21/38. (In Russ.).
6. RGVA [RSMA]. File: 37837/23/2. (In Russ.).
7. *Nasha gazeta* (Sofia). *Nasha gazeta (Sofia)*. No. 32. 1939. May 29. (In Russ.).
8. Shumikhin V. S. Nazvat' poimenno [To call by name] // *Kryl'ya Rodiny. Kryl'ya Rodiny*. 1989. No. 12. P. 6–7. (In Russ.).
9. Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki [Russian State Archive of Economics]. File: 9527/1/161. (In Russ.).
10. Yudina T. V., Bulatov V. V., Furman E. L. Germano-sovetskoye aviapredpriyatiye «Derulyuft» (1921–1937): deyatel'nost', kadry i ikh rol' v sodeystvii «Aeroflotu» i «Lyuftganze» [The German — Soviet Deruluft Airline (1921–1937): activities, personnel and their role in assisting Aeroflot and Lufthansa] // *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Bulletin of Volgograd State University. Series 4. History*. 2014. No. 2 (26). P. 6–12. (In Russ.).

STEPANOV Alexey Sergeevich, Doctor of Historical Sciences, Leading Researcher at the Research Center (Fundamental Military-Historical Problems) of Military University named after Prince Alexander Nevsky of the Ministry of Defense of the Russian Federation, Moscow.

SPIN-code: 3778-6443

AuthorID (RSCI): 828900

Correspondence address: Alexey-stepanoff@yandex.ru

For citations

Stepanov A. S. OGPU organs and Soviet aviation (1928–1934) // *Omsk Scientific Bulletin. Series Society. History. Modernity*. 2023. Vol. 8, no. 2. P. 53–58. DOI: 10.25206/2542-0488-2023-8-2-53-58.

Received February 10, 2023.

© A. S. Stepanov