

УДК 94 (470) + 623.74

# ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АВИАЦИИ П.В. РЫЧАГОВ: ПРЕРВАННЫЙ ПОЛЕТ

**МУМИНОВА Екатерина Михайловна,**кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и социально-гуманитарных наук,  
Борисоглебский филиал Воронежского государственного университета

**АННОТАЦИЯ.** На основе архивных материалов, военных мемуаров и исторической литературы исследуется деятельность генерал-лейтенанта авиации П.В. Рычагова, возглавлявшего Военно-воздушные силы Рабоче-крестьянской Красной армии с 26 августа 1940 г. по 9 апреля 1941 г.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Военно-воздушные силы, командующий ВВС, боевая подготовка, советские летчики-добровольцы, воздушные бои, аэродромы, аэродромное оборудование, летно-технический состав, авиационная техника, аварийность, репрессии 1930-х гг.

**LIEUTENANT GENERAL OF AVIATION P. V. RYCHAGOV: INTERRUPTED FLIGHT****Muminova E. M.,**Cand. Hist. Sci., Docent of the Department of History and Social and Humanitarian Sciences,  
Borisoglebsk Branch of Voronezh State University

**ABSTRACT.** On the basis of archival materials, military memoirs and historical literature, the activity of Lieutenant General of Aviation V.P. Rychagov is studied. V.P. Rychagov was the head of the Air Force of the Workers' and Peasants' Red Army from August 26, 1940 to April 9, 1941.

**KEY WORDS:** Air Force, Air Force commander, combat training, Soviet volunteer pilots, air battles, airdrome equipment, flight technical stuff, plane technology, accidents, persecution of 1930-s.

**И**мя молодого летчика Павла Рычагова в начале 30-х гг. XX в. было хорошо известно среди авиаторов Киевского военного округа, где он проходил службу, последовательно занимая должности младшего летчика, командира звена, командира авиаотряда. А с декабря 1936 г., когда постановлением ЦИК СССР старшему лейтенанту Рычагову «за образцовое выполнение специальных и труднейших заданий правительства» [1, с. 101] присвоили звание Героя Советского Союза, начинается его стремительный карьерный взлет.

Командир отдельной истребительной эскадрильи, главный военный советник по вопросам использования ВВС в Китае, командующий военно-воздушными силами Московского военного округа, командующий ВВС Приморской группы Дальневосточного фронта, командующий ВВС 1-й Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии, командующий ВВС 9-й армии, заместитель начальника ВВС РККА, первый заместитель начальника ВВС РККА, начальник главного управления ВВС Красной Армии, заместитель наркома обороны СССР. За три года Павел Васильевич Рычагов прошел путь от старшего лейтенанта до генерал-лейтенанта, заместителя руководителя военного ведомства. В 1941 г. блестящая карьера генерал-лейтенанта Рычагова обрывается трагически. На третий день Великой Отечественной войны он был арестован и обвинен в изменении заговоре, а в октябре 1941 г. расстрелян. На длительный срок имя генерала Рычагова вычеркивается из отечественной военной истории.

Павел Рычагов родился 15 января 1911 г. в крестьянской семье. Его детство не отличалось от детства миллионов ровесников. Помогал отцу по хозяйству, активно занимался спортом, был признанным лидером среди сверстников. После окончания школы он начинает свою трудовую деятельность рабочим-упаковщиком на фабрике. Но детская меч-

та не отпускала его. Увидев в юные годы самолет, он на всю жизнь заболел авиацией. Для Павла первым шагом к исполнению заветной мечты стало поступление в 1928 г. в Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС РККА.

К этому времени «авиационные школы стали разделяться на три группы (три этапа), которые курсанты проходили по очереди: военно-теоретические школы, летные школы, школы высшего пилотажа и боевого применения». Командование ВВС считало, что при таком подходе к обучению летные кадры можно будет готовить «более качественно» [2, с. 61].

Ленинградская военно-теоретическая школа Красного воздушного флота была создана в сентябре 1924 г. Этой школе, которую курсанты с любовью называли «Тёрка», суждено было стать важной кузницей кадров для ВВС страны. Пройдя все испытания, успешно сдав экзамены, курсант Рычагов с головой окунулся в учебу. К зачисленным в школу предъявлялись особые требования. Учебный процесс был построен таким образом, чтобы сразу можно было выявить, обладает ли курсант теми качествами, которые необходимы будущему летчику. Павел Рычагов с первых дней пребывания в школе показывал, что профессию военного летчика он выбрал раз и навсегда. Он всегда был первым и в учебном классе, и при проведении практических занятий. Изучая устройство самолета, аэродинамику, штурманское дело, военную географию, тактику, уставы, занимаясь сборкой и разборкой авиационных моторов, неся караульную службу, он все делал с большим желанием. Важным шагом к овладению летным мастерством в теоретической школе на заключительном этапе обучения была рулежка на аэродроме и два-три ознакомительных полета с инструктором в качестве пассажира. И здесь кур-

сант Рычагов был первым. Школу он закончил с отличными оценками.

Выпускники ждали в летных школах. После окончания военно-теоретической школы Павел Рычагов направляется во 2-ю военную школу летчиков Красного воздушного флота имени ОСОАВИАХИМА в Борисоглебск. В старинном провинциальном городе он приступил к овладению искусством летного пилотажа. В Борисоглебске Павлу Рычагову, как выпускнику военно-теоретической школы, предстояло учиться полтора года. Начало его учебы в Борисоглебской школе летчиков совпало с серьезными изменениями в методике и организации их подготовки. Вторая военная школа летчиков готовила «военлетов для разведывательной авиации» по устоявшимся и хорошо зарекомендовавшим себя программам. В подготовке летчиков-истребителей (Рычагов попал в учебную эскадрилью по подготовке истребителей) произошли серьезные изменения. Если до этого получившие летную подготовку выпускники «направлялись на доучивание в школу воздушного боя, где дополнительно проходили боевое применение», то теперь, «согласно приказу начальника вузов ВВС, в школе начали готовить истребителей по полной программе» [3, с. 32].

Серьезные изменения произошли в «методике обучения» [3, с. 4] курсантов. На смену конвейерной системе, при которой курсанту приходилось переходить от одного инструктора к другому, осваивая тот или иной элемент летной подготовки, пришла более эффективная «новая система – сквозная, при которой инструктор брал группу курсантов и вел ее от рулежки до выпуска». Павлу Рычагову повезло. Он попал в группу к инструктору С.П. Андрееву, который пользовался большим авторитетом среди курсантов и командного состава летной школы. Отличный летчик, умелый и требовательный воспитатель, С.П. Андреев «знал о курсанте все: его характер, настроение, поведение, успехи и недостатки в теоретической учебе». Это позволяло ему «дифференцированно подходить к каждому курсанту в зависимости от его данных» [3, с. 34].

Полученная в Ленинградской военно-теоретической школе основательная общая и специальная подготовка позволила курсанту Рычагову занять лидирующие позиции и в своей курсантской группе, и в летной школе. Полеты с инструктором и первые самостоятельные полеты показали, что из него получится «отличный летчик-истребитель» [1, с. 92]. Курсант Рычагов любил летать и отлично владел машиной. В этом была большая заслуга его инструктора С.П. Андреева. Именно благодаря ему Павел Рычагов не только хорошо пилотировал, но и умел выходить «из сложных ситуаций», свой профессионализм он сумел продемонстрировать, когда «при взлете на высоте 80 м отказал мотор, за самолетом потянулся черный шлейф дыма» [3, с. 38]. Проявив высокое самообладание, отличную технику пилотирования, курсант Рычагов смог успешно спланировать и совершить посадку, сохранив и самолет, и свою жизнь, так как «у летчиков в то время отсутствовали парашюты» [3, с. 92].

В Борисоглебской летной школе он успешно освоил учебный самолет У-1 и самолет-разведчик Р-1. Во времена учебы Рычагова Р-1 оценивался как достаточно трудный и строгий самолет. От летчика требовались твердые навыки в технике пилотирования. Те курсанты, которым удавалось успешно овладеть Р-1, считались перспективными летчиками. Павел Рычагов каждым вылетом на Р-1 подтвер-

ждал, что Борисоглебская авиашкола подготовила настоящего летчика-истребителя. Курсант Рычагов активно занимался общественной работой и уделял большое внимание спорту, который «являлся одним из видов боевой подготовки». Футбольная команда школы с нападающим П. Рычаговым неоднократно завоевывала «первенство в соревнованиях команд города, военного округа, школ ВВС» [3, с. 28].

Время учебы пролетело быстро. Получив отличную летную и боевую подготовку, Павел Рычагов получает звание «военный летчик», и в ноябре 1931 г. для прохождения службы направляется в истребительную авиационную бригаду в Житомир. Начав служить в 109-й авиационной эскадрилье «на должности младшего летчика» [1, с. 92], вскоре Рычагов становится «командиром звена и одним из лучших в Киевском военном округе командиром авиаотряда» [4, с. 57]. Высокая летная выучка, железное здоровье делают Рычагова известным среди летчиков его бригады и военного округа. То, что он мог делать в воздухе, было недоступно другим. В кратчайшие сроки он осваивал новые типы самолетов, приходившие в войска. «Ни один летчик не был в состоянии выдержать такой сумасшедшей нагрузки, которую выдерживал Рычагов. За один вылет без посадки он выполнял в воздухе до 250 фигур высшего пилотажа» [5, с. 31].

Рычагов был прирожденным лидером, «он был летчиком от бога» [5, с. 57]. За непродолжительную службу в Киевском военном округе он становится не только опытным летчиком, но и умелым командиром: «Широкой известностью пользовался в округе авиаотряд, которым командовал П.В. Рычагов. Все летчики, приходившие в отряд П.В. Рычагова, становились под его руководством мастерами воздушного боя и снайперами стрельбы» [6, с. 63].

Герой Советского Союза генерал-майор авиации Г.Н. Захаров, сослуживец Рычагова, вспоминал: «Рычагов в моей памяти остался одним из лучших летчиков-истребителей, каких я знал за свою долгую летную жизнь. Став командиром отряда, он не мог быть просто командиром отряда – он должен быть лучшим командиром отряда. А для этого авиационный отряд следовало вывести в лучшие. И Рычагов этого добился... Мы первые в эскадрилье приступили ко всем новым программам, первыми освоили ночные полеты. Рычагов всегда все выполнял первым, а уж затем передавал проверенное и изученное им своим подчиненным. Может быть, только поэтому многие заурядные летчики, которым пришлось служить с Павлом Рычаговым, впоследствии становились незаурядными мастерами и пилотажа, и воздушного боя» [7, с. 12–13].

Как наиболее опытный летчик и талантливый командир в 1935 г. Рычагов был направлен инструктором «эскадрильи высшего пилотажа и воздушной стрельбы» в 8-ю военную авиационную школу пилотов. В 1936 г. за отличную подготовку подчиненных, успехи по освоению новой авиационной техники он награждается орденом Ленина. С осени 1936 г. начинается особый период в жизни Рычагова. В октябре 1936 г. он направляется в командировку «на помощь республиканскому правительству Испании» [1, с. 95], где шла гражданская война. Павел Рычагов находился в Испании с 20 октября 1936 г. по 6 февраля 1937 г. Он последовательно командовал вначале первой истребительной эскадрилей, затем возглавил 26-ю группу истребителей И-15. Его подразделение входило в состав

авиагруппы П. Пумпура, также выпускника Борисоглебской школы летчиков.

Воевавший под его командованием в Испании Г.Н. Захаров писал: «Республиканским летчикам с ведущим повезло. Павел Рычагов самой природой был создан для этой роли. Многие летчики умели прекрасно летать и отлично дрались, но совсем не каждый из них мог быть ведущим. То, что делал в бою Павел Рычагов, не поддавалось объяснению – это была его стихия, в которой раскрывался данный ему природой талант. Каждый раз во время облета И-15 с группой противника Рычагов непостижимым образом угадывал момент, когда следует нападать» [8, с. 20]. Защищая небо Мадрида, авиационная эскадрилья, а затем и истребительная группа, возглавляемая П.В. Рычаговым, давала противнику достойный отпор и много сделала для завоевания республиканской авиацией господства в воздухе. В воздушных боях в Испании летчики-истребители «сбили около 40 вражеских самолетов» [3, с. 65], а он сам «сбил шесть самолетов противника лично и 14 в группе» [4, с. 57]. 31 декабря 1936 г. Павел Васильевич Рычагов был удостоен звания Героя Советского Союза.

Возвратившемуся в 1937 г. на Родину Рычагову присваивается внеочередное воинское звание «майор», и он назначается на должность командира отдельной 65-й истребительной эскадрильи. Павел Васильевич зачисляется на учебу в военно-воздушную академию имени Н.Е. Жуковского. Но учиться ему не пришлось. В конце 1937 г. под псевдонимом «генерал Баталин» майор Рычагов отбывает в командировку в Китай, который в это время был в состоянии войны с Японией. Японская армия оккупировала «все жизненно важные центры северо-восточной части страны». Китайское правительство обратилось к руководству СССР за помощью. В Китай была направлена группа советских летчиков. «Рычагов прибыл для руководства боевыми действиями наших летчиков-добровольцев» [9, с. 58]. Его боевой опыт здесь был востребован, так как большая часть советских летчиков-добровольцев, первой прибывшая в Китай, не обладала боевым опытом, что приводило к серьезным потерям в воздушных боях. Рычагов в Китае «был не только руководителем советских летчиков-добровольцев, но и главным военным советником ставкой по вопросам использования ВВС» [9, с. 65].

Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Ф.П. Полынин, летчик-доброволец, воевавший в небе Китая, вспоминал: «На следующий день после прибытия в Ханькоу я был приглашен к военному атташе М.И. Дратвину. В его кабинете присутствовал главный советник по вопросам использования советских летчиков-добровольцев в Китае Павел Васильевич Рычагов, который руководил всей их деятельностью. Это был крепкий, невысокого роста, богатырского телосложения, со смелыми, немного на выкате глазами. Слава о нем шла с тех времен, когда он сражался с фашистами в Испании. П.В. Рычагов одним из первых попросился воевать в Китай» [10, с. 31].

Как летчик и командир, обладающий боевым опытом, майор Рычагов активно взялся за передачу своего опыта боевым товарищам. Все мероприятия, проводимые Рычаговым, способствовали повышению боеготовности советской авиации. Воевавший вместе с П.В. Рычаговым и в Китае Герой Советского Союза генерал-майор авиации Г.И. Захаров давал такую характеристику деятельности Рычагова: «А

Павел Васильевич в Китае уже не летал. Здесь от него требовалось умение другого рода, нежели способность водить группу в бой. От него требовалось понимание военной обстановки уже в ее масштабном, стратегическом проявлении. В Испании он был блестящим исполнителем замыслов республиканского командования. Здесь же должен был видеть войну глазами командира высокого ранга, против которого работают неприятельские штабы, сложившаяся военная школа. А школа японского милитаризма была не из слабых. И Рычагов проявил себя как командир, способный планировать и осуществлять неожиданные и очень ощутимые для врага удары» [7, с. 84].

Под руководством майора Рычагова был разработан и успешно осуществлен «целый ряд операций» [1, с. 103] против японской авиации, что привело к существенному сокращению японского самолетного парка. П.В. Рычагов, успешно используя свой испанский опыт, разрабатывал и применял новые тактические приемы для борьбы с японскими летчиками. Генерал-майор авиации Я.П. Прокофьев, участвовавший в боевых действиях в Китае, отмечал, что П.В. Рычагов тщательно осуществлял разбор боевых действий нашей истребительной авиации. Особое внимание он обращал на операции по нанесению ударов по противнику нашими бомбардировщиками. С командиром группы бомбардировщиков Ф.П. Полыниным они выбирали «наиболее уязвимые цели – сосредоточение самолетов на аэродромах, железнодорожные эшелоны, мосты, шоссе, железные дороги, корабли, скопления войск на переправах...» [11, с. 215].

Успешную операцию провели советские летчики-добровольцы 23 февраля 1938 г., разгромив «базу японских ВВС на Тайване, уничтожив более 40 самолетов, ангары и трехгодичный запас горючего» [4, с. 57]. Эта операция, подготовленная Рычаговым, нанесла урон японским агрессорам и способствовала дальнейшему взлету его карьеры.

За умелое руководство советской авиацией в небе Китая майор Рычагов в марте 1938 г. был представлен к награждению орденом Боевого Красного Знамени, а в апреле ему присваивается высокое звание «комбриг» и он назначается командующим ВВС Московского военного округа. Но уже в мае месяце комбриг Рычагов получает новую должность. Он направляется на Дальний Восток командующим ВВС Приморской группы Дальневосточного фронта. Перед отъездом к новому месту назначения Рычагова принимают И.В. Сталин и наркомом обороны К.Е. Ворошилов. Высоко оценивая его боевые заслуги, они дают ему рекомендацию о приеме в партию большевиков без прохождения кандидатского стажа.

Прибыв на новое место службы, «со всей присущей ему энергией новый командующий берется за дело» [1, с. 106]. Высокая оценка Рычагову дается Героем Советского Союза маршалом авиации Г.В. Зиминым: «В нашей подготовке многое коренным образом изменилось с назначением на должность командующего ВВС Приморской группы комбрига П.В. Рычагова. Он был молод, энергичен, прекрасно летал и имел богатый опыт боев в республиканской Испании и в Китае. По его указаниям стали проводиться групповые массовые учебные бои, в которых одновременно участвовало 100 и более самолетов. Обычно после первых же атак боевой порядок сторон нарушался, и в дальнейшем бой вели отдельные экипажи и звенья в очень сложной

запасные части для самолетов, снятых с производства, но эксплуатирующихся в частях. Эту проблему генерал Рычагов должен был держать под контролем, понимая, однако, что первоочередной задачей является оснащение авиационных частей новой авиационной техникой.

Самолеты, способные противостоять самолетам противника, «появились в опытных образцах лишь в 1940 году» [16, с. 127]. Одной из важнейших задач, стоявших перед Рычаговым, была задача по оснащению боевых частей самолетами нового поколения и по освоению их летным составом. ВВС РККА переживали «период их широкой перестройки и переучивания личного состава» [17, с. 477]. «Напряженно, даже с лихорадочной поспешностью перестраивали мы свою авиацию для того, чтобы во всеоружии встретить удар» [16, с. 190].

Время было упущено. Приходилось торопиться. На смену устаревшей боевой авиационной технике приходила новая. Но, несмотря на это, «к началу войны в западных приграничных округах насчитывалось только 22 процента машин новых типов, причем многие из них или находились на сборке, или облетывались, а значит, участвовать в боях не могли» [9, с. 83–84]. А так как «освоение новой техники началось по существу в 1940 г.», то «к началу войны мы имели крайне мало экипажей, летавших на новых типах самолетов» [9, с. 84]. В ускоренном порядке шло формирование новых авиационных полков и дивизий. Так, «если в 1930 г. в ВВС РККА насчитывалось 17 авиабригад, а в 1941-м уже 79 авиадивизий и 5 авиабригад», а «в феврале 1941г. было принято решение сформировать в ВВС 106 авиаполков и 25 управлений дивизий» [2, с. 128].

В военно-учебных заведениях форсированными темпами шла подготовка летного и технического состава. Так, «если в 1937 г. ... насчитывалось 17 военно-учебных заведений», ведущих подготовку авиационных специалистов, «то к маю 1941 г. уже 100» [2, с. 122]. Такая интенсивность, такая поспешность «не могла не сказаться на самих Военно-воздушных силах и ее кадрах» [2, с. 122] и, естественно, при таких темпах «было невозможно достичь положительных результатов» [2, с. 127]. Быстрый рост авиационных частей привел «к тому, что большая часть летного состава состояла из молодых летчиков», как правило, имевших небольшой налет часов и не обладавших необходимым опытом, в ряде округов такие «летчики составляли 60 процентов от общего числа рядовых пилотов» [2, с. 135].

«Наращивание авиационной группировки накануне войны требовало ускоренного развития аэродромной сети, поскольку она не обеспечивала распродоточенного базирования авиационных частей и соединений» [19, с. 40]. Но аэродромов катастрофически не хватало. «Их строительство и реконструкция в западных приграничных округах началась перед самой войной, и работы эти остались незавершенными» [9, с. 84]. При этом «оперативные аэродромы не имели складов ГСМ и боеприпасов, линий связи и подъездных путей, а это, в свою очередь, определило расположение полков только на аэродромах постоянного базирования, что в итоге привело к скученному размещению авиации». И самое опасное заключалось в том, что «ряд аэродромов, и прежде всего для истребительной авиации, находился в непосредственной близости от границы, в пределах досягаемости огня артиллерии противника» [2, с. 136].

Возглавлявшему ВВС страны генералу Рычагову пришлось встретиться с огромными трудностями. По многим вопросам требовалось выходить лично на Сталина. «Директивные указания следовали одно за другим. Они, как правило, не были скоординированы между собой, не подкреплялись материальными и другими ресурсами, намечали нереальные задачи и сроки» [6, с. 63].

В декабре 1940 г. П.В. Рычагов становится членом Главного военного совета РККА, а в феврале 1941 г. назначается «заместителем народного комиссара обороны СССР» [1, с. 121]. В приказе наркома обороны от 15 марта 1941 г. о распределении обязанностей между заместителями наркома обороны СССР говорилось следующее: «На заместителя Народного комиссара обороны по Военно-воздушным силам генерал-лейтенанта авиации т. Рычагова П.В. возлагаю руководство Военно-воздушными силами Красной армии и осуществление непосредственной связи с авиационной промышленностью по авиационному вооружению и огнеприпасам Военно-воздушных сил. Заместитель Народного комиссара обороны по ВВС генерал-лейтенант авиации т. Рычагов является начальником Главного управления Военно-Воздушных Сил Красной армии» [20, с. 256–257].

На его плечи легла огромная ответственность по обеспечению боеготовности ВВС. Перевооружение ВВС, осуществляемое ускоренными темпами, привело к оснащению авиационных частей новыми, современными и скоростными самолетами. Приходящая в войска авиационная техника зачастую требовала доработки. Летный состав не успевал осваивать новую технику должным образом. По этой причине в ВВС «резко возросло количество аварий». В предвоенный период ВВС РККА «ежегодно теряли около 600 самолетов». Слабая подготовка летного состава была обусловлена тем, что в целях экономии горючего по указанию руководства страны были сокращены «нормы налета на одного летчика» [1, с. 122]. Проблемы снабжения авиатопливом советской военной авиации оказывали серьезное влияние на уровень ее боеспособности. Генералу Рычагову по этому поводу пришлось вступить в полемику со Сталиным.

Генерал Г.Н. Захаров в своих воспоминаниях отмечал: «...Рычагов, который был в ту пору одним из высших авиационных командиров в стране, ставил перед Сталиным вопрос о нецелесообразности сокращения норм налета, но был одернут. Рычагов, конечно, понимал, что быстрое развитие военной техники, особенно самолетостроения, создавало трудности с горючим. Но его точку зрения разделяли многие авиационные командиры: было вполне очевидно, что экономить горючее на авиации нецелесообразно. «Я, может быть, в самом деле чего-то недопонимаю в экономике, в политике, – в сердцах говорил мне Рычагов после того, как его в этом публично упрекнул Сталин, – но я знаю наверняка: для того чтобы мы имели сильную авиацию, наши летчики должны как можно больше летать!...». Однако этот вопрос, как говорится, обсуждению не подлежал. Надо было искать выход, исходя из реальных условий» [7, с. 103].

Несмотря на занимаемую высокую должность, генерал Рычагов оставался летчиком. Он уделял большое внимание повышению летного мастерства пилотов. Он понимал, что высокая аварийность, снижавшая боеспособность ВВС РККА, напрямую связана с уровнем боевой подготовки. Невысокий

уровень боевой подготовки в авиационных частях был обусловлен заниженными нормами налета. Практика показала, что средний налет был недостаточен для того, чтобы летчики смогли достичь хотя бы среднего уровня подготовки. Установленная норма налета в 30 часов не позволяла летчикам в нужный момент быть готовыми к боевому применению. А причина крылась в том, что в стране был дефицит авиационного топлива, его приходилось экономить. Командующему стоило больших усилий добиться увеличения часов налета для боевых летчиков.

Состояние аэродромов и аэродромного оборудования не отвечали предъявляемым к ним требованиям. «В период осенне-весенней распутицы они становились непригодными для эксплуатации. Только незначительное количество аэродромов имели взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием» [19, с. 40]. В зимних условиях также возникали проблемы. Согласно приказу, принятому по инициативе Сталина, проводить полеты необходимо было только с колесного шасси. На большей части аэродромов не хватало ни техники для расчистки снега, ни личного состава для выполнения этих работ.

Командиры авиационных подразделений, желая избежать аварий, отказывались проводить полеты. Это приводило к потере летчиками определенных навыков и в дальнейшем способствовало возникновению аварийных ситуаций. Неудовлетворительное состояние метеорологической службы и всех видов связи также являлось серьезной проблемой. «Командиры частей, производя ночные или дневные полеты, знали о состоянии погоды только над своими аэродромами, а что делается в радиусе 10–15 км, не было известно. Это приводило к гибели материальной части и к смертельным жертвам летного состава» [21, с. 259].

Обстановка в ВВС была напряжена до предела. Репрессии привели к тому, что на высшие должности назначались новые люди, не обладавшие необходимым опытом. На 1 февраля 1941 г. 35,7 % командующих ВВС округов и их заместителей находились в занимаемых должностях до 6 месяцев, 39,3 % – от 6 месяцев до года и 25 % – свыше года. 55 % командиров авиакорпусов, бригад и их заместителей служили в этом качестве до 6 месяцев, 41,3 % – от 6 месяцев до года, и только 3,7 % – свыше одного года. 37,4 % командиров авиаполков командовали полками меньше 6 месяцев, 27,6 % – от 6 месяцев до одного года, 13 % – от одного года до 2 лет и 22 % – свыше двух лет [22, с. 27–28].

Были и другие причины, способствующие тому, что на командных должностях в авиации было много лиц, не имеющих опыта. ВВС РККА были самым молодым видом вооруженных сил. Поэтому и руководство страны, и наркомат обороны, и руководство ВВС вынуждены были «срочно... выдвигать молодые кадры, не обладающие для работы на столь ответственных постах ни достаточными знаниями, ни опытом» [2, с. 128]. Образовательный уровень командного состава также не отвечал необходимым требованиям. К 1941 г. «среди командующих и командиров ВВС (от полка и выше) 46,2 процента имели низшее образование, и только 53,2 процента среднее. Академию закончили 9,4 процента, военные школы 50,3 процента, курсы усовершенствования 40,3 процента» [2, с. 127].

Это имело прямое отношение к П. В. Рычагову. Тридцатилетнему талантливому летчику, успешно

руководившему различными подразделениями в Испании, Китае, на Хасане, в финской кампании не хватало опыта и знаний при решении важных вопросов строительства ВВС страны. Генерал-лейтенант П.В. Рычагов был летчиком, храбрость и бесстрашие которого поражали всех, кто его знал, но занимаемая им должность требовала и других качеств. Его быстрое продвижение по службе, характерное «и для многих его ровесников-выдвиженцев...», не было подкреплено ни жизненным опытом, ни элементарным общеобразовательным уровнем, ни опытом штабной и административно-хозяйственной работы. Образовательный процесс П.В. Рычагова «можно сказать, завершился в 1931 г. [23, с. 51]. По его мнению, боевой опыт является для любого летчика лучшей учебой. Маршал авиации Г.В. Зимин, хорошо знавший Рычагова, вспоминал, что командующий на его «просьбы насчет академии отвечал отказом. – Зачем тебе учиться? – говорил он. – Ты и так хорошо подготовлен. Тебя ценят, выдвигают... – И, вероятно, чтобы отказать выглядел убедительным и не оставлял в моей душе чувства досады, добавлял, показывая на мой орден. – Вот она, твоя академия» [12, с. 28].

Генерал Рычагов возглавлял ВВС страны в сложное время. По долгу службы ему приходилось тесно контактировать с наркоматом авиационной промышленности, наркоматами, обеспечивающими ВВС вооружением, топливом, с конструкторами боевой техники, директорами авиазаводов. Не всегда тридцатилетнему начальнику главного управления ВВС и заместителю наркома обороны по авиации удавалось находить с ними общий язык. Неоднократно такие контакты завершались общими упреками, недоверием, разногласиями. Замечания в адрес конструкторов, как правило, оборачивались обвинениями в адрес летного состава за его слабую подготовку. Это обижало молодого генерала. Он раздражался, сердился, в полемике не всегда был сдержан. В свою очередь и «Главное управление ВВС было укомплектовано молодыми, недостаточно опытными кадрами» [6, с. 63–64]. Это неминуемо должно было привести к ошибкам в системе управления, применения и оснащения Военно-воздушных сил. «Немало серьезных ошибок набралось у П.В. Рычагова, судьба которого типична для многих выдвиженцев того времени» [23, с. 51]. Начальник Главного управления ВВС, заместитель наркома обороны генерал Рычагов, «как и многие военачальники того времени, вполне сознательно допускал деление авиации на фронтную и армейскую, что впоследствии привело к распылению авиации и воспрепятствовало ее массированному применению в начальный период войны» [2, с. 123].

П.В. Рычагов был одним из инициаторов приказа от 22 декабря 1940 г. «Об изменении порядка прохождения службы младшим и средним летно-техническим составом ВВС Красной армии». Проект этого приказа обсуждался и был одобрен на заседании Главного военного совета 7 декабря 1940 г. Главным докладчиком, обосновывавшим необходимость предлагаемых преобразований в авиации, выступал П.В. Рычагов. В соответствии с этим приказом выпускникам авиационных училищ вместо офицерского звания «лейтенант» присваивалось звание «сержант», а летчики, не прошедшие 4 года службы, обязаны были жить в казармах. Многими авиаторами этот приказ был воспринят как личное оскорбление. Он оказал негативное влияние на бое-

вой дух летного состава ВВС РККА и состояние воинской дисциплины. Аргументы составителей приказа не поддаются осмыслению: «Практика показала, что внеказарменное размещение летно-технического состава по квартирам с семьями наносит величайший вред боевой подготовке летно-технического состава и боеспособности всей нашей авиации» [24, л. 560].

Несмотря на то, что генерал Рычагов имел богатый боевой опыт, он не считал уничтожение вражеской авиации на ее аэродромах одним из эффективных способов борьбы «за завоевание господства в воздухе» [5, с. 30].

П.В. Рычагову пришлось уделять большое внимание и укреплению воинской дисциплины, и борьбе с откровенно процветавшим пьянством, которое отрицательно влияло «на состояние боеготовности частей и подразделений» [23, с. 48]. «Пьянство стало настоящим бичом армии... Значительная часть всех аварий, катастроф и всех других чрезвычайных происшествий – прямое следствие пьянства» [25, л. 417–418]. Победить это зло в сжатые сроки не удалось. В начале августа 1940 г. была проведена проверка 28 авиационных частей приграничных военных округов на предмет выявления причин большого количества аварий. Комиссия отметила низкую дисциплину в авиационных полках, слабый контроль за выполнением приказов, неисполнение уставов. Особое внимание обращалось на низкую техническую дисциплину. Это приводило к тому, что самолеты не обслуживались должным образом, их подготовка к полетам зачастую была неудовлетворительной, нарушались наставления по предполетной подготовке и производству полетов. При этом проверяющие выявили в авиационных полках проверенных округов большое количество пьянок, что приводило к значительному количеству столкновений в воздухе. Невыполнение требований по безопасности полетов, по мнению комиссии, являлось «одной из главных причин аварийности в частях ВВС Красной армии» [26, л. 233]. Проверка авиационных частей этих военных округов была проведена накануне назначения П.В. Рычагова на должность командующего ВВС РККА.

Генерал-лейтенант авиации П.В. Рычагов не был кабинетным работником. Он постоянно выезжал в авиационные части. Особое внимание уделял при этом авиаполкам, приступившим первыми к освоению новых самолетов – МИГ-3; ЯК-1; ЛаГГ-3; Пе-2; Ил-2. Несмотря на такое пристальное внимание командующего к этой проблеме, к началу лета 1941 г. «на новую боевую технику в ВВС пяти приграничных округов переучилось лишь 30 процентов от запланированных на июль 1941 г.» [2, с. 136].

Командующий ВВС давал нужные советы, старался подсказать и показать, как лучше эксплуатировать новую боевую технику, оставаясь при этом требовательным и жестким руководителем. Но его требовательность и жесткость всегда носили разумные пределы. Оценка, данная Рычагову его боевым другом генерал-майором авиации Г.А. Захаровым, является подтверждением этому: «Он был таким же, каким был всегда. Просто удивительно, сколько я знал Рычагова – он всегда оставался самим собой, словно среда, обстоятельства, положение и все остальное, под влиянием чего человек живет и меняется, не имело к нему никакого отношения. Сформировавшейся личностью он был уже тогда, когда я прибыл в его отряд. И последующие шесть лет его поистине фантастической жизни, которая успела

вместить в себя войны, более десяти сбитых самолетов, необычайно быстрый даже по тем временам рост – от старшего лейтенанта до начальника Главного управления ВВС РККА – ничего ни добавили, ни убавили в нем как в личности. Такое могло быть только с необычайно цельной натурой, которая самой природой была вылеплена раз и навсегда и не могла быть подвержена никаким изменениям. Натура незаурядного человека и выдающегося летчика-истребителя» [7, с. 75].

Приближающаяся война заставила военнополитическое руководство страны пристальное внимание уделять состоянию ВВС РККА. 25 февраля 1941 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР «приняли важное постановление – «О реорганизации авиационных сил Красной армии». Этот документ практически утверждал «разработанный Наркоматом обороны план перевооружения авиационных частей» [6, с. 191]. Февральское постановление предусматривало «уже в июле 1941 года значительно увеличить число авиационных полков, вооруженных новой авиационной техникой, построить новые и реконструировать старые аэродромы, реорганизовать авиационный тыл, развернуть в широких масштабах подготовку летно-технического состава» [9, с. 83]. Принятое постановление достаточно объективно отражало тревожную ситуацию, которая на тот момент сложилась в ВВС РККА.

Задача по созданию новой авиационной техники и ее внедрение в серийное производство в 1940 г. и первой половине 1941 г. постепенно выполнялось, хотя и медленно. Так, «в 1940 году было произведено всего 64 истребителя ЯК-1, 20 истребителей МИГ-3. Пикирующих бомбардировщиков Пе-2 насчитывалось лишь два экземпляра. В первой половине 1941 было выпущено 1946 истребителей МИГ-3, ЯК-1, ЛаГГ-3, 458 бомбардировщиков Пе-2 и 249 штурмовиков Ил-2» [16, с. 190]. А вопросы, связанные с подготовкой летно-технического состава, повышением качества боевой подготовки в строевых частях ВВС РККА, освоением новых типов самолетов, разработкой тактических приемов по применению новой авиационной техники, обеспечению авиационных частей высокооктановым топливом, обеспечением ВВС необходимым количеством аэродромов требовали самого пристального внимания. Попытка в сжатые сроки разрешить эти вопросы способствовала увеличению аварий и катастроф.

Политическое руководство страны стремилось к установлению жесткого государственного контроля над деятельностью ВВС РККА, выделяя при этом среди причин аварийности в авиационных частях слабую подготовку летного состава, низкий уровень дисциплины, отсутствие должного контроля со стороны вышестоящих командиров, снижение требовательности старших к младшим. Занялись поиском виновных. В этой достаточно сложной и опасной обстановке генерал Рычагов понимал, какая ответственность лежит на его плечах. Аварии и катастрофы всегда были одной из самых серьезных проблем советских ВВС. На этот раз ситуация совершенно вышла из-под контроля. За первые три месяца 1941 г. только в приграничных округах произошло 71 катастрофа и 150 аварии. Необходимо отметить, что «такая картина сложилась не перед самой войной», когда ВВС РККА возглавлял генерал-лейтенант авиации Рычагов, «это происходило на протяжении 30-х гг., а к концу десятилетия в связи с проводимыми мероприятиями достигло своего пика» [2, с. 129]. Генерал-лейтенант авиации

П.В. Рычагов как истинный летчик-истребитель привык «действовать быстро и настойчиво, не всегда принимал лучшие решения, а порой просто ошибался. Один из таких промахов оказался роковым» [6, с. 64].

Правительство было обеспокоено резким ростом аварийности в авиации. По инициативе Сталина 9 апреля 1941 г. состоялось совещание Политбюро ЦК ВКП(б), СНК СССР и руководящего состава наркомата обороны, на котором обсуждались вопросы, связанные с уровнем дисциплины в ВВС и причинами аварийности. При этом «давались то те, то другие объяснения аварийности» [27, с. 378]. Среди них были и недостаточно компетентные, и несправедливые. Незаслуженные и необъективные «обвинения в адрес руководства ВВС» болезненно были восприняты генералом Рычаговым и, когда командующему ВВС РККА «предложили изложить свое мнение», Павел Васильевич, глядя на Сталина, сказал: «Аварийность и будет большая, потому что нас заставляют летать на гробах» [6, с. 64]. «Сталин много усилий отдавал авиации, много ею занимался и разбирался в связанных с нею вопросах довольно основательно, во всяком случае, куда более основательно, чем большинство людей, возглавлявших в то время Наркомат обороны. Он гораздо лучше знал авиацию»». Слова Рычагова были личным оскорблением Сталина, но, сдержавшись, он «сказал... низким спокойным голосом: Вы не должны были так сказать» [27, с. 379] и «сразу же, не завершив обсуждение повестки дня, закрыл заседание... и первым вышел из комнаты» [6, с. 64].

По итогам совещания было принято совместное постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «Об авариях и катастрофах в авиации Красной армии»: «ЦК ВКП(б) и СНК устанавливают, что аварии и катастрофы в авиации Красной армии не только не уменьшаются, а все более увеличиваются из-за расхлябанности летного и командного состава, ведущей к нарушениям элементарных правил летной службы...

Ежедневно в среднем гибнет... при авариях и катастрофах 2–3 самолета, что составляет в год 600–900 самолетов.

Нынешнее руководство ВВС оказалось не способным вести серьезную борьбу за укрепление дисциплины в авиации и за уменьшение аварий и катастроф...» [28, л. 208]. Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР перекладывало всю ответственность за сложившуюся обстановку в ВВС на командующего и вынесло суровый вердикт: «Снять т. Рычагова с поста начальника ВВС Красной армии и с поста заместителя наркомата обороны как недисциплинированного и не справившегося с обязанностью руководителя ВВС» [28, л. 210].

Этим же днем Политбюро ЦК ВКП(б) приняло постановление «О главных недостатках в военной авиации», гласившее в частности: «Объявить выговор наркому т. Тимошенко за то, что в своем рапорте от 8 апреля 1941 г. он по сути дела помогает т. Рычагову скрыть от ЦК ВКП(б) и СНК СССР недостатки и язвы, имеющие место в ВВС Красной армии» [29, с. 56]. 12 апреля 1941 г. издается приказ народного комиссара обороны СССР № 0022 «Об авариях и катастрофах в авиации Красной армии», который дублировал текст принятого постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР. В решении по Рычагову повторялась прежняя формулировка со следующим дополнением: «Согласно просьбе генерал-лейтенанта авиации Рычагова командировать его на учебу в

академию Генерального штаба Красной армии» [30, с. 17].

Генерал Рычагов не мог оставаться без дела. Возведенный из старших лейтенантов волею Сталина на военный Олимп, Павел Васильевич Рычагов не страдал звездной болезнью. Он любил авиацию и готов был служить Родине на любой должности. Но дни его нахождения на свободе были сочтены. Война застала Рычагова в городе Сочи, где он отдыхал «вместе со своей женой, известной военной летчицей – Марией Нестеренко» [1, с. 125]. В этот же день они оба выехали в Москву. 24 июня и Рычагов, и его жена были арестованы органами НКВД.

На Лубянке 30-летнему генерал-лейтенанту авиации П.В. Рычагову было предъявлено обвинение, что, будучи вовлеченным в заговорщическую антисоветскую организацию, по ее заданию стремился проводить враждебную работу, которая преследовала цели подрвать военную мощь СССР, снизить боевую подготовку ВВС РККА и увеличить аварийность в ВВС. Супруге генерала Рычагова, Марии Нестеренко, вменялось в вину, что, «будучи любимой женой Рычагова, не могла не знать об изменнической деятельности своего мужа» [1, с. 125].

Вместе с генералом П.В. Рычаговым в группу «заговорщиков» вошли нарком вооружения Б.Л. Ванников, заместитель наркомата обороны генерал армии Мерецков, бывший заместитель наркомата обороны А.Д. Локтионов, а также сослуживцы Рычагова по Испании генерал-лейтенанты авиации И.И. Проскуров, Е.С. Птухин, П.И. Пумпур, Я.В. Смушкевич, начальник Главного управления противовоздушной обороны генерал-полковник Г.М. Штерн. Все арестованные, кроме Локтионова и Ванникова, были Героями Советского Союза, а Смушкевич был удостоен дважды этого звания. Органы НКВД, возглавляемые Л.П. Берия, развернули «кампанию по поиску врагов народа среди высшего генералитета. Факты, которые ранее трактовались как халатность, ошибки, упущения по службе, теперь рассматривались как вредительство и заговор с целью подрыва военной мощи страны» [1, с. 125]. Все арестованные, «признавая, что в их служебной деятельности были отдельные ошибки и упущения..., категорически отрицали наличие злого умысла, а тем более военного заговора» [31, с. 33]. «Заговор генералов» был необходим, чтобы на них «переложить вину за военные неудачи в начальный период войны и «объяснить катастрофическое поражение Красной армии» [31, с. 34], особенно ВВС.

Ко всем подследственным применяли жестокие пытки, постоянно зверски избивали. До октября 1941 г. Рычагов вместе с другими арестованными (кроме Ванникова и Мерецкова, освобожденных по указанию Сталина в сентябре 1941 г.) находился на Лубянке. Угроза прорыва немцами фронта заставила НКВД перевести арестованных из Москвы в Куйбышев. 28 октября 1941 г. в поселке Барбыш под городом Куйбышевом генерал-лейтенант авиации П.В. Рычагов без суда, на основании предписания народного комиссара внутренних дел СССР Л.П. Берия был расстрелян. В этот же день были расстреляны и его жена, и 18 сослуживцев, которые, как и сам Рычагов, обвинялись в заговоре.

23 июля 1954 г. Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Павел Васильевич Рычагов был полностью реабилитирован за отсутствием в его действиях состава преступления. В памяти его друзей-сослуживцев, в памяти всех, кто его знал, Па-

вел Рычагов остался замечательным летчиком, воздушным асом, талантливым авиационным командиром.

Судьба Рычагова П.В. была типична для многих выдвиженцев того времени. Ошибки и просчеты при его стремительном карьерном росте были неизбежны. Объем работы, которую необходимо было провести новому командующему ВВС, был неимоверно велик. На решение многих задач требовалось время, а его практически не было. Имевшиеся в Военно-воздушных силах недостатки носили системный характер, и ответственность за сложившуюся обстановку в ВВС вместе с генералом Рычаговым

должны были разделить все его предшественники, руководство наркомата обороны, высшие и средние авиационные командиры. И можно предположить, что любой другой военачальник, оказавшийся на месте генерала Рычагова, не мог бы сделать больше. Его сослуживец по Киевскому военному округу и один из близких друзей Д. Панов так подвел итог его земного пути: «Он взялся за дело, которое не смог осилить. Не мог ни он, никто другой. Но Панов об этом не знал и делал то, что мог. Земля ему пухом» [32, с. 258].

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Бортаковский, Т.В. Расстрелянные Герои Советского Союза [Текст] / Т.В. Бортаковский. – М. : Вече, 2012. – 400 с.
2. Смыслов, О.С. Асы против асов. В борьбе за господство [Текст] / О.С. Смыслов. – М. : Вече, 2013. – 352 с.
3. Их позвало небо: Военно-исторический очерк Борисоглебского высшего военного авиационного ордена Ленина Краснознаменного училища летчиков имени В.П. Чкалова [Текст]. – М. : Воениздат, 1984. – 216 с.
4. Звягинцев, В.Е. Трибунал для «сталинских соколов» [Текст] / В.Е. Звягинцев. – М. : ТЕРРА – Книжный клуб, 2008. – 432 с.
5. Докучаев, А. Суду не предавать... [Текст] / А. Докучаев // Крылья Родины. – 1990. – № 7. – С. 32–33.
6. Шумихин, В.С. Расстреляны на взлете [Текст] / В.С. Шумихин // Советский воин. – 1989. – № 1. – С. 58–65.
7. Захаров, Г.Н. Я – истребитель [Текст] / Г.Н. Захаров. – М. : Воениздат, 1985. – 284 с.
8. Захаров, Г.Н. Повесть об истребителях [Текст] / Г.Н. Захаров. – М. : Воениздат, 1977. – 159 с.
9. Польшин, Ф.П. Боевые маршруты [Текст] / Ф.П. Польшин. – М. : Воениздат, 1972. – 392 с.
10. Польшин, Ф.П. Выполняя интернациональный долг [Текст] / Ф.П. Польшин // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – М. : Наука, 1986. – 516 с.
11. Прокофьев, Я.П. Защищая китайское небо [Текст] / Я.П. Прокофьев // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – М. : Наука, 1986. – 516 с.
12. Зимин, Г.В. Истребители [Текст] / Г.В. Зимин. – М. : Воениздат, 1988. – 432 с.
13. Собрание постановлений правительства СССР 1940 г. № 7. – 1137 с.
14. Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). – Ф. 17. – Оп. 162. – Д. 1024.
15. РГАСПИ. – Ф. 17. – Оп. 162. – Д. 1027.
16. Яковлев, А.С. Цель жизни: Записи авиаконструктора [Текст] / А.С. Яковлев. – М. : Политиздат, 1987. – 511 с.
17. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945: в 6-ти томах. – М. : Воениздат, 1960. – Т. 1. Подготовка и развязывание войны империалистическими державами [Текст]. – 600 с.
18. Абросов, С.В. В небе Испании. 1936–1939 годы [Текст] / С.В. Абросов. – М. : Б.и., 2003. – 455 с.
19. Цимбалов, А.М. За что пострадал генерал-лейтенант авиации П.И. Пумпур в мае 1941 года [Текст] / А.М. Цимбалов // Военно-исторический журнал. – 2006. – № 12. – С. 33–41.
20. Русский архив: Великая Отечественная / Под общ. ред. В.А. Золотарева [Текст]. – Т.13(2-1) Приказы народного комиссара обороны СССР 1937 – 21 июня 1941 г. – М. : ТЕРРА, 1994. – 368 с.
21. Лубянка. Сталин. Главное управление госбезопасности НКВД. Архив Сталина. Документы высших органов партийной и государственной власти 1937–1938 гг. [Текст] / под ред. А.Н. Яковлева; сост. В.И. Хаустов, В.П. Наумов, Н.С. Плотникова. – М. : Международный фонд «Демократия», 2004. – 737 с.
22. Комал, Ф.Б. Военные кадры накануне войны [Текст] / Ф.Б. Комал // Военно-исторический журнал. – 1990. – № 2. – С. 21–28.
23. Степанов, А.С. Далеко не все военные подвергались преследованию со стороны органов госбезопасности... [Текст] / А.С. Степанов // Военно-исторический журнал. – 2013. – № 11. – С. 48–52.
24. Российский государственный военный архив (далее – РГВА). – Ф. 4. – Оп. 15. – Д. 27.
25. РГВА. – Ф. 4. – Оп. 15. – Д. 19.
26. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 54. – Д. 111.
27. Симонов, К.М. Глазами человека моего поколения : Размышления о И.В. Сталине [Текст] / К.М. Симонов. – М. : Книга, 1990. – 431 с.
28. РГАСПИ. – Ф.17. – Оп. 163. – Д. 1308.
29. 1941 год: Документы [Текст]. – М. : Международный фронт «Демократия», 1998. Книга 2. – 752 с.
30. Главный Военный Совет РККА. 13 марта 1938 г.–20 мая 1941 г.: Документы [Текст] / сост. П.Н. Бобылев. – М. : РОССПЭН, 2004. – 560 с.
31. Печенкин, А.А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» [Текст] / А.А. Печенкин // Военно-исторический журнал. – 2004. – № 1. – С. 28–34.
32. Панов, Д.П. Русские на снегу. Судьба человека на фоне исторической метели [Текст] / Д.П. Панов. – Львов, 2003. – С. 258.