



РАСКРЫТЫЙ НКВД «ЗАГОВОР ГЕРОЕВ» (Продолжение)

Начало см.

[Забывтая история авиации. Вводная часть о расстрелянных лётчиках-Героях Советского Союза.](#)

[1. Боевой лётчик, возглавлявший ГРУ \(о Герое Советского Союза генерал-лейтенанте авиации Проскурове И.И.\)](#)

[2. Командующий авиацией округа и ЮЗ фронта \(о Герое Советского Союза генерал-лейтенанте авиации Птухине Е.С.\)](#)

[3. Командующий ВВС Московского военного округа \(о Герое Советского Союза генерал-лейтенанте авиации Пумпур П.И.\)](#)

[4. НАЧАЛЬНИК ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВВС РККА](#)

Герой Советского Союза
генерал-лейтенант авиации
РЫЧАГОВ ПАВЕЛ ВАСИЛЬЕВИЧ
02.01.1911-28.10.1941

Павел Васильевич Рычагов родился 2 января 1911 г. в крестьянской семье в деревне Нижние Лихоборы под Москвой (ныне территория Северного округа столицы). Окончив семилетнюю среднюю школу, помогал отцу вести хозяйство. В свободное время играл в лапту, запускал змея, увлекался спортом. Был заводилой и признанным авторитетом среди местных ребят.

Увидев первый раз в жизни самолёт, Павел был очарован этой новой техникой и буквально влюбился в авиацию. Рычагов, не раздумывая, подаёт заявление с просьбой

направить на учёбу в одно из лётных училищ. Его мечта была осуществлена. В 1928 г. Павел Рычагов становится курсантом Ленинградской военно-теоретической школы ВВС.

Из Павла Рычагова получился отличный лётчик-истребитель. Он безумно любил летать, быстро осваивал любой тип самолёта и виртуозно владел машиной. Про таких говорят, что это лётчик от бога. В ходе одного из учебных полётов на самолёте курсанта Рычагова произошёл отказ мотора. Самолёт загорелся и стал терять высоту. Ситуация омрачалась тем, что у лётчиков в то время отсутствовали парашюты. Посадить самолёт сразу же не представлялось возможным, так как перед ним находились лес и озеро. Не поддаваясь панике, Павел Рычагов сумел произвести разворот почти на 90 градусов. Планируя на самолёте с неработающим мотором, он сумел приземлиться на опушке леса.

Годы учёбы пролетели быстро и незаметно. В 1930 г. Рычагов заканчивает Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, а в 1931 г. – 2-ю военную школу лётчиков им. ОСОАВИАХИМа в Борисоглебске.

В ноябре 1931 г. для прохождения дальнейшей службы Павел Рычагов был направлен в 3-ю авиационную эскадрилью в Уральский военный округ. Затем был переведён в 109-ю авиационную эскадрилью 36-й истребительной авиационной бригады, расквартированной в Житомире. Служит на должности младшего лётчика и продолжает осваивать лётную технику, проявляя в полётах образцы мужества и хладнокровия.

Зимой 1932 г. во время тренировочного полёта на самолёте У-2 сложилась критическая ситуация. Одна из лыж приняла вертикальное положение. Сажать самолёт в таком состоянии было невозможно. Приказав второму пилоту удерживать машину в горизонтальном положении, Павел Рычагов вылез из кабины на крыло и стал бить ногой по лыже. Хоть и не сразу, но ему удалось вернуть её в нормальное положение. Тем самым самолёт был спасён от неминуемой аварии при посадке.

Вскоре о Рычагове заговорили в бригаде. Виной тому были те чудеса, которые он вытворял при лётных испытаниях поступающих в эскадрилью новых самолётов.

«Ни один лётчик не был в состоянии выдержать такой сумасшедшей нагрузки, которую выдерживал Рычагов. За один вылет без посадки он выполнил в воздухе до 250 фигур высшего пилотажа. Сорок фигур на высоте 5000 метров. Затем забрался на 6000, и здесь опять сорок. 7000 м – ещё сорок. Полёт без кислородной маски, другой бы и без фигур потерял бы сознание на этой высоте. Выполнив положенные сорок фигур, Рычагов немного отдышался и выполняет ещё сорок – сорок петель, переворотов, виражей и боевых разворотов: с земли в бинокль видно, как его крошечный самолётик неистовствует в прозрачной, недосыгаемой высоте. Затем он опускается на 6000 и здесь вновь крутит сорок. Этажом ниже – ещё сорок!.. У земли, в порядке отдыха и лёгкого развлечения, он легко выполняет двадцать – двадцать пять фигур и, наконец, садится. Какое же надо иметь могучее здоровье, чтобы выдержать такой полёт!»¹

В сентябре 1933 г. Павел Рычагов становится командиром звена. Его всегда отличали энергичность и неунывающий нрав. Он страстно любил футбол и свой мотоцикл «Харлей», и посвящал им всё свободное время. Вскоре Рычагов возглавил авиационный отряд и вывел его в передовые.

Вот что вспоминает о том времени Герой Советского Союза генерал-майор авиации Г.Н. Захаров, командовавший звеном в авиаотряде Рычагова:

«Рычагов в моей памяти остался одним из лучших лётчиков-истребителей, каких я знал за свою долгую лётную жизнь. Став командиром отряда, он не мог быть просто

командиром отряда – он должен был быть лучшим командиром отряда. А для этого авиационный отряд следовало вывести в лучшие. И Рычагов этого добился. Мы первыми в эскадрилье приступали ко всем новым программам, первыми освоили ночные полёты. А летать ночью в ту пору было очень сложно. Приборов на самолёте по нынешним временам, можно считать, вообще не было. Скорость, высота, горючее, масло, ещё два-три показателя – вот и всё, что давали лётчику циферблаты да манометры. Средств связи – никаких. Не случайно, очевидно, основным прибором на истребителе считались глаза лётчика... Ночные полёты отряд освоил первым, и первым в отряде ночью вылетел, конечно, наш командир. Рычагов всегда всё выполнял первым, а уж затем передавал проверенное и изученное им своим подчинённым. Может быть, только поэтому многие заурядные лётчики, которым пришлось служить с Павлом Рычаговым, впоследствии становились незаурядными мастерами и пилотажа, и воздушного боя.

Однажды зимой кто-то из наших ребят неуклюже приземлился и свалил всю вину на лыжи: на них, мол, приземляться непривычно и неудобно – никак точно не рассчитаешь... Павел швырнул на полосу перчатку и тут же вскочил в самолёт. Сделав круг, он приземлился, да так, что лыжами припечатал ту перчатку в снег. Аргумент был слишком убедительным, чтобы кому-нибудь ещё захотелось свалить на лыжи собственную нерасчётливость, неумение.

Боевое честолюбие нашего командира держать за отрядом только первое место было вполне понятно. Это было свойство натуры Павла Рычагова. Он заставлял нас одолевать соперников и в футболе и в волейболе и создал даже маленький самодеятельный оркестр, когда началась полоса всяких конкурсов самодеятельности»².

Неслучайно командование поручало отряду Рычагова все важные задания, будь то представление части на крупных маневрах или испытание нового секретного оружия. Именно под руководством Павла Рычагова были испытаны 8-килограммовые авиабомбы с дистанционным взрывателем против бомбардировщиков и стрельба с самолётов снарядами РС. Но главное испытание ждало молодого командира впереди.

Перед вводом в массовое производство истребителя И-16 его опытные образцы были отданы на испытание в часть, где служил Павел Рычагов. Вот что говорится о тех временах в истории Киевского военного округа:

«Широкой известностью пользовался в округе авиаотряд, которым командовал П.В. Рычагов. Сам командир за один вылет выполнял до 250 фигур высшего пилотажа. Испытывая самолёт И-16, сделал 110 взлётов и посадок без отдыха. Все лётчики, приходившие в отряд П.В. Рычагова, становились под его руководством мастерами воздушного боя и снайперами стрельбы»³. С ноября 1935 г. старший лейтенант Павел Рычагов – инструктор авиаэскадрильи высшего пилотажа и воздушной стрельбы 8-й Военной авиационной школы пилотов.

В мае 1936 г. эскадрилья Рычагова на истребителях И-15 участвовала в первомайском параде в Москве. 2 мая всех участников парада построили на Центральном аэродроме, где состоялась их встреча с И. Сталиным, К. Ворошиловым, С. Орджоникидзе, М. Тухачевским и другими. Многие участники парада были отмечены государственными наградами и ценными подарками. За выдающиеся личные успехи по овладению боевой авиационной техникой и подготовку подчинённых старший лейтенант П.В. Рычагов был награждён орденом Ленина. Отпраздновал он известие о своём награждении весьма своеобразно, проведя длительный бреющий полёт на высоте пять

метров от земли. На вопрос, не страшно ли ему было летать на такой малой высоте, Павел Рычагов ответил: «Страшно тому, кто не уверен в своей машине и в самом себе».

С этого времени начинается взлёт карьеры молодого, талантливое лётчика. Его имя становится широко известным среди лётного состава Военно-воздушных сил Советского Союза. Он рвётся в бой, стремится на деле испытать себя и полученные лётные знания. И вскоре такая возможность была ему предоставлена. Командованием было принято решение направить его в качестве военного специалиста на помощь республиканскому правительству Испании, где началась национально-революционная война.

28 октября 1936 г. на теплоходе «Карл Лепин» П. Рычагов во главе 15 лётчиков-истребителей прибывает в испанский порт Картахена. Под псевдонимом Пабло Паланкар он становится командиром эскадрильи истребителей И-15. Со всей присущей ему энергией и бесстрашием Павел Рычагов вступает в боевые действия. Невысокий, плотный крепыш с ясными глазами понравился всем своим весёлым нравом, смелостью и лётным мастерством.

4 ноября 1936 г. девять истребителей И-15 из эскадрильи Рычагова впервые вылетели на защиту Мадрида от налётов авиации мятежников. Завязался воздушный бой, в котором им противостояли 12 бомбардировщиков Ю-52, пять «Ромео-37 бис» и девять истребителей CR-32. В течение этого дня и до двух часов следующего лётчики Рычагова в пяти воздушных боях сбили 7 самолётов противника.

Вот что вспоминает о том времени Герой Советского Союза генерал-майор авиации Г.Н. Захаров:

«Республиканским лётчикам с ведущим повезло. Павел Рычагов самой природой был создан для этой роли. Многие лётчики умели прекрасно летать и отменно 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 сближения И-15 с группой противника Рычагов непостижимым образом угадывал единственный момент, когда следует нападать. Иногда интенсивность заградительного огня ставила лётчиков в тупик. Бомбардировщики ходили плотным строем. Их стрелки открывали такой сильный огонь, что трудно было подойти на рабочую дистанцию. Да и прикрытие у них было надёжным. С появлением же наших истребителей бомбардировщики врага перестали ходить без прикрытия»⁴. В воздушных схватках эскадрилья, а позднее – истребительная группа Рычагова, нанесли серьёзный урон авиации мятежников и лишили их господства в воздухе. Участник тех боёв генерал-майор авиации Г.Н. Захаров далее вспоминает:

«Наша группа в воздухе. К Мадриду летят «юнкерсы». Над ними – «хейнкели» и «фиаты». Мы – выше всех. Рычагов держится над строем бомбардировщиков. Огонь от них становится слишком плотным. Мне кажется, что все трассы нацелены в нас – головное звено группы. Но Павел невозмутим – он идёт так, будто это не пули, а праздничный фейерверк. Внезапно его самолёт резко пикирует. Теперь только бы не отстать от него. Проваливаемся сквозь строй вражеских машин. Рычагов маневрирует – бросает свой истребитель круто вверх. Мы за ним... Выскакиваем под самое брюхо ведущему «юнкерсу», и тут Рычагов открывает огонь. Я тоже жму на гашетки. После меня по «юнкерсу» бьёт Ковтун. Бомбардировщик начинает крениться, но всё-таки тянет»⁵. Вместе с первыми

победами пришла и горечь потерь. В ходе анализа причин гибели лётчиков выяснилось, что большинство из них были ранены или убиты после атак сзади. На самолёте И-15 не было бронеспинки на кресле лётчика. Техники предложили убрать из кабины аккумулятор весом 30 килограмм, а за счёт освободившегося веса соорудить бронеспинку. Но вносить какие бы то ни было изменения в конструкцию самолёта строжайше запрещалось. Требовалось согласие командира.

«Рычагов не сразу согласился с этой смелой идеей. Выслушав инженера, он показал пальцем на высокий дуб и задумчиво сказал:

— За подобную новацию мы оба с тобой будем висеть на этом дереве.

Но было видно, что мысль о незащищённости лётчика тоже не даёт ему покоя. И через несколько дней он дал «добро» на доработку... Первую самодельную спинку, по приказу Рычагова, установили на самолёте испанского лётчика Эргидо, который в бою всегда находился в самой гуще свалки и больше всех привозил пробоин. Уже на следующий день Эргидо вернулся из неравного боя и привёз в бронеспинке только несколько пулевых отметин»⁶. Даже в тяжелейшие моменты военного лихолетья, среди непрекращающихся воздушных боёв и потерь, Павел Рычагов оставался самим собой.

«Оглядывает нас Рычагов своими усталыми глазами. Пабло Паланкар, имя которого знает вся Испания, но лицо которого ей узнать не дано, всё такой же. Энергичный, распорядительный, неунывающий. Ему не дают ни минуты покоя. На обращения он реагирует мгновенно, порой даже скорее, чем успевают высказаться.

— Товарищ командир, новая партия боеприпасов...

— Срочно готовить, сделать контрольные выстрелы.

— Товарищ командир, я в отношении...

— Знаю. Тех двоих прикрепите к Артемьеву, пусть слетает с ними, проверит.

Ходит грудью вперёд, рука в кармане, цепко видит всё, то и дело задевая шуткой.

— Педро, а ну-ка дай!

Ему откатывают мяч, он неотразимо бьёт с левой – в верхний угол ворот.

Футбол и мотоцикл – его страсть. Командир нередко пускается побегать вместе со всеми, благо недостатка в баталиях не бывает. Испанцы – фанаты этой игры, в каждой машине мяч, а то и про запас, любая подходящая минута заполняется футбольной потасовкой»⁷. 16 ноября 1936 года, в 16 часов дня, над Мадридом разгорелся воздушный бой. Советские лётчики под командованием Павла Рычагова встретили семь фашистских бомбардировщиков под прикрытием восьми истребителей. Бесстрашно Рычагов принял бой. Обороняясь, эффективным приёмом сбил одного фашиста и вывел из строя другого.

Вскоре появились ещё десять вражеских истребителей. Воздушный бой продолжался около получаса. В ходе боя Рычагов увлёкся преследованием «юнкерса», оторвался от своего звена и попал под перекрёстный огонь бомбардировщиков и крупнокалиберных пулемётов истребителей.

Участовавший в том бою Г.Н. Захаров вспоминает:

«...»Чайка» Рычагова была подбита и почти потеряла управляемость. Она шла с большим креном – повреждены были, очевидно, тросы управления. Мы с Ковтуном прикрывали машину командира, и я пытался объяснить Павлу, что ему надо прыгать. Я видел, как Рычагов хотел заставить машину подчиниться, как он в бешенстве ударил кулаком о край борта. Когда прыгать, на мой взгляд, было уже поздно, Павел вдруг

оставил машину. Он сделал это на такой малой высоте, что парашют едва успел раскрыться»⁸. Генерал-полковник авиации А.Г. Рытов вспоминает, что Рычагов так рассказывал ему о бое, в котором он был сбит, и о своём приземлении:

«— Случилось это над Мадридом, — вспоминал Рычагов. — Крепко зажали меня фашисты. Как ни крутился, но одному против семёрки устоять не удалось. Мой самолёт загорелся. Чувствую, до аэродрома не дотянуть. А куда прыгать? Подо мной каменные громады домов, шпили церквей. Мадрид – город большой, а бой как раз проходил над его центром. Но не сгорать же заживо. Э, думаю, была – не была. Авось попаду на крышу. Перевалился через борт, пролетел несколько метров и рванул кольцо. Встряхнуло меня так, что чуть сапоги с ног не соскочили. А фашисты, сволочи, вьются вокруг и строчат из пулемётов. Им-то хорошо. А мне какво под белым зонтиком болтаться?

Своему рассказу Рычагов придавал не трагическую, а юмористическую окраску.

— Спускаюсь я совершенно беззащитный. Каюк, думаю. А посмотреть вниз, чтобы выбрать подходящую площадку, некогда. Вдруг ногу обожгло: попал-таки какой-то подлец. Хорошо, если только ранением отделаюсь. Обидно всё-таки погибать не на тверди земной.

Вражеские самолёты сопровождали меня чуть ли не до самых крыш. Потом ушли. Глянул вниз – подо мной широкая улица. Людей на ней, как на базаре. Кричат, руками машут. Испанцы – народ экспансивный, до зрелищ падкий. А тут картина куда интереснее, чем бой быков на арене цирка.

Поджал я ноги, готовясь к приземлению, да так прямо на толпу и свалился. Люди, понятно, разбежались. Раненая нога не выдержала удара об асфальт, и я упал на бок. Меня тотчас же окружили люди. Галдят, думают, что разбился. Бережно подняли, усадили, но лямки парашюта расстегнуть не догадались. А мне дышать трудно, воздуха не хватает. Когда увидели, что нога у меня в крови, шум подняли ещё больше. Что кричат – не пойму. Спасибо одна синьорина, молоденькая такая, сорвала с головы цветастый платок, склонилась надо мной и начала перевязывать ногу. «Подождите! — кричу ей. — Комбинезон надо разрезать».

Догадалась, видно, попросила одного из мужчин стянуть с моей ноги сапог и разорвать штанину. Потом сама осторожно перевязала рану...

— Когда замешательство в толпе прошло, несколько дюжих мужчин подняли меня и на руках отнесли в госпиталь. Душевные люди эти испанцы. К нам они относились, как к родным братьям.

— А однажды, – продолжал Павел Васильевич, – ко мне в палату зашёл важный и, видать, богатый испанец с переводчиком.

«Сеньор видел, — сказал переводчик, — как вы дрались над городом, как сбили два франкистских самолёта. Он восторгается вашей отвагой».

Я кивком головы поблагодарил гостя, который не сводил с меня больших оливковых глаз. Время от времени он прикладывал руку к груди. Потом начал пылко о чём-то говорить. Когда кончил свою длинную речь, переводчик пояснил:

«Сеньор восхищён подвигами ваших соотечественников. Он говорит, что за свою историю русские не раз помогали другим народам в борьбе с врагами. Теперь вот они пришли на помощь трудящимся Испании».

«Вива русиа!» — воскликнул сеньор.

Затем он передал через переводчика, что в знак уважения дарит мне пароход

апельсинов и лимонов.

«Целый пароход?» — удивился я.

«Да, пароход», — подтвердил переводчик.

«Передайте сеньору моё большое спасибо, — сказал я. — Но что я буду делать с такой уймой фруктов?»

«Как что? — удивился переводчик. — Это же целое состояние. Вы станете богатым человеком».

Я от души рассмеялся, но не стал разубеждать ни сеньора, ни переводчика.

— И что вы с этими фруктами сделали? — спросил я.

— Не стал обижать сеньора. Ведь он сделал подарок от души. Я обратился к нашим товарищам из посольства и попросил их обеспечить доставку фруктов испанским детям, эвакуированным в Советский Союз»⁹. Позже, 3 января 1937 г., приехавший в гости журналист М. Кольцов поинтересовался у Рычагова обстоятельствами того боя:

«— А прыжок на мадридский бульвар — это вам как засчитано?

Лейтенант Паланкар, маленький, плотный, с озорными глазами, отвечает тихо и с лукавинкой:

— Как хотите, так и считайте. Конечно, с меня причитается разбитая машина. И я за неё отвечаю. И ведь, по правде говоря, и сам колебался, прыгать ли. Для хорошего бойца чести мало, если выпрыгнешь из самолёта, пока его можно хоть как-нибудь пользоваться. Это вот у итальянцев, у «фиатов», такая манера: только к их куче подойдёшь, только обстреляешь — и уже хаос, дым, сплошные парашюты. А тут была большая драка, и мне перебили тросы. Машина совсем потеряла управление. Я всё-таки пробовал её спасти. Даже на двухстах пятидесяти метрах привстал, отвалился влево и старался как-нибудь держаться на боку. Но ничего не вышло. Тогда, метрах уже на восьмидесяти, решил бросить самолёт. Если, думаю, буду жить, рассчитаюсь. Прыгнул — и несёт меня прямо на крыши. А у меня голова хоть и крепкая, но не крепче мадридских каменных домов. Хорошо ещё, что ветер в нашу сторону: при такой тесноте тебя может ветром посадить к фашистам. Опускаюсь и думаю: мыслимо ли быть таким счастливецом, чтобы, например, спрыгнуть на арену для боя быков... Конечно, таких случаев не бывает. Но вдруг подо мной обнаруживается бульвар Кастьяна. Тот самый, на котором я столько вздыхал по сеньоритам... Ну, прыгнул на тротуар. Самое страшное оказалось здесь. Меня мадридцы почти задушили от радости. Всю куртку изорвали. А за машину я понемногу рассчитаюсь и даже с процентами: четыре «хейнкеля» уже сбил, бог даст, собьём ещё что-нибудь подходящее»¹⁰. Представляя П.В. Рычагова к награде, командование отмечало:

«Командуя эскадрильей И-15, руководил многочисленными воздушными боями и участвовал в них. Лётчики его эскадрильи сбили около 40 вражеских самолётов, 6 из которых (пять истребителей, один бомбардировщик) сбиты им лично. П.В. Рычагов всегда всюду проявлял исключительное бесстрашие, выдержку и умение руководить боем, являясь замечательным примером для своих подчинённых»¹¹. 31 декабря 1936 г. Указом Центрального Исполнительного Комитета СССР 17 лётчикам и танкистам Рабоче-Крестьянской Красной Армии за образцовое выполнение специальных и труднейших заданий Правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза и проявленный в этом деле героизм было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина. На следующий день, 1 января 1937 г., список военнослужащих был опубликован в газете «Правда». Под № 5 в нём значился старший

лейтенант Рычагов Павел Васильевич – командир авиационного звена Н-ской эскадрильи.

По состоянию на 7 января 1937 г. в эскадрилье И-15 под командованием П.В. Рычагова осталось 15 самолётов из 25, имевшихся в начале ноября, и 16 лётчиков, в т.ч. 5 испанцев.

6 февраля 1937 г. Павел Рычагов был отозван в Советский Союз. К этому моменту на его личном счету (по неподтверждённым данным) числилось 15 сбитых самолётов. В испанском небе он успел налетать в общей сложности 105 часов.

17 февраля 1937 г. Павел Рычагов готовит на имя наркома обороны СССР 16-страничный доклад «Выводы из командировки». Он предлагает произвести модернизацию истребителя И-15: сделать убирающееся шасси, довести скорость до 420-430 км/ч, заменить «чайку» центропланом и вместо двух пулемётов винтовочного калибра поставить два крупнокалиберных пулемёта. В результате этого, по мнению Рычагова, И-15 на ближайшие 3-5 лет «будет идеальным фронтовым истребителем». Начавшееся применение на самолётах радиостанций (на И-15 в Испании их не было) Рычаговым не рассматривается как существенная помощь пилоту во время воздушного боя. Он предлагает снять с самолёта «лишние» приборы, чтобы они не мешали пилоту, оставив лишь набор, соответствующий истребителям Первой мировой войны.

Касаясь вопросов тактики, Рычагов указывает, что огромное значение имеет первый бой: если его провести удачно, то и дальше всё пойдёт хорошо. В психологическом плане действительно так. Но это не означает, что в дальнейшем у лётчика всё будет только прекрасно. Это же мог понять и сам Рычагов, если бы вспомнил не первый воздушный бой 13 ноября 1936 г., когда погибли два советских лётчика (Пётр Пуртов и Карп Ковтун).

Про атаки бомбардировщиков указывал, что первая атака проходит группой, а вторую каждый ведёт самостоятельно. При этом Рычагов не упоминает о том, что его самого сбили во время таких действий, когда он в одиночку атаковал строй «юнкерсов». Не лучше в докладе и с информацией о прикрытии объектов. Рычагов отмечает, что дежурство в воздухе не оправдало себя, так как противник бомбит после того, как истребители покидают зону патрулирования. В данном случае эффективно можно было использовать радиосвязь, но, как отмечалось выше, Рычагов предлагал убрать с самолёта все «лишние» приборы.

На Родину Павел Рычагов вернулся окружённый славой и почётом: ему присваивают внеочередное воинское звание «майор», назначают и.о. командира 65-й истребительной эскадрильи и зачислят на учёбу в Военно-воздушную академию имени Н.Е. Жуковского. В 1937 г. Павел Рычагов в составе советской военной делегации участвует в Хиндонском авиационном параде в Англии, а в декабре его избирают депутатом Верховного Совета СССР 1го созыва.

В ноябре 1937 г., под псевдонимом «генерал Баталин», майор Рычагов был направлен в Китай на должность советника по истребительной авиации. Ему поручалось формировать авиационные группы и возглавить боевую деятельность советских лётчиков-истребителей в боях с японскими захватчиками. Испанский боевой опыт П.В. Рычагова очень пригодился в начальный период, так как первые группы советских лётчиков такового не имели, что негативно сказывалось в воздушных боях.

Вот как описывает в своих воспоминаниях то время Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Ф.П. Полынин:

«На следующий день после прибытия в Ханькоу я был приглашён к военному атташе М.И. Дратвину. В его кабинете присутствовал главный советник по вопросам использования советских лётчиков-добровольцев в Китае Павел Васильевич Рычагов, который руководил всей их деятельностью. Это был крепыш, невысокого роста, богатырского телосложения, со смелыми, немного навывкате глазами. Слава о нём пошла с тех времён, когда он сражался с фашистами в Испании. Этому человеку посвятил не один свой очерк журналист Михаил Кольцов. В декабре 1937 г. его избрали депутатом Верховного Совета СССР. П.В. Рычагов одним из первых попросился воевать в Китай»¹².

С появлением Рычагова жизнь на аэродроме Наньчана сразу же преобразилась. Он провёл ряд мероприятий по улучшению боеготовности лётных подразделений. Авиаотряд был разбит на звенья, реорганизована система наружного наблюдения и оповещения, улучшена маскировка самолётов и сооружений. Проведя проверку техники пилотирования, Рычагов ввёл новый порядок взаимодействия в воздухе при отражении налётов японской авиации. По его указанию И-15 бис брали на себя истребителей сопровождения, а И-16 атаковали бомбардировщиков. Используя свой богатый испанский опыт, Рычагов проводит разборы боевых действий лётчиков, разрабатывает тактику ведения боя.

Герой Советского Союза генерал-майор авиации Г.Н. Захаров, оказывавший в то время братскую помощь китайскому народу, вспоминает:

«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 её 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»¹³. Под руководством П.В. Рычагова был осуществлён целый ряд успешных операций. В начале января 1938 г. ему стало известно, что на одном из аэродромов г. Нанкина сосредоточилось большое количество японских самолётов. Был спланирован и осуществлён налёт 26 советских бомбардировщиков. В результате был полностью уничтожен аэродром и 48 самолётов противника.

Рычагов предупредил Ф.П. Польшина:

«"Японцы наверняка попытаются расквитаться за поражение. Будьте готовы к отражению налёта на аэродромы". Рычагов оказался прав. Дня через два с передовых постов воздушного наблюдения поступило сообщение: курсом на Ханькоу идёт большая группа вражеских бомбардировщиков. Впереди и выше её – истребители. Нам была знакома тактика японцев. Прежде всего они стремились втянуть в бой наших истребителей, чтобы обеспечить свободу действий своим бомбардировщикам. Рычагов, используя опыт боёв в Испании, предложил контрмеры. Он разделил истребители на две группы. Одна из них вступила в схватку с вражескими истребителями, другая неожиданно для врага бросилась на бомбардировщики. Оказавшись без прикрытия, бомбовозы сбрасывали свой груз куда попало и разворачивались назад. Но многим из них уйти не удалось. Советские истребители преследовали японцев до тех пор, пока у них хватало горючего. Сбитые японские самолёты местные жители находили потом в

плавнях, болотах, на рисовых полях»¹⁴. В результате успешных действий советских лётчиков-добровольцев к концу января 1938 г. японский самолётный парк оказался истощён. Япония срочно запросила помощи у своих союзников. Поставки новых самолётов осуществлялись фирмами Германии и Италии на главную базу Военно-воздушных сил Японии, расположенную на острове Тайвань. Техника прибывала в разобранном виде в контейнерах. Узнав об очередной партии прибывших самолётов, Павел Рычагов предлагает осуществить налёт. Он участвует в разработке плана и подготовке операции, которая держалась в строжайшем секрете. Основная трудность заключалась в дальности цели – расстояние около тысячи километров. К тому же вблизи моря отсутствовала удобная площадка для посадки скоростных бомбардировщиков и их заправки бензином.

«— Туда придётся лететь напрямую, — сказал Рычагов. — А на обратном пути сядете на заправку вот тут. — И он указал на аэродром Фучжоу, расположенный в горах, в 230 км от цели.

— Учтите, — добавил он, — поблизости от него нет характерных ориентиров. И ещё одна трудность. На сухопутных самолётах предстоит лететь над водой. Сами понимаете: случись что – неминуемая гибель»¹⁵. 23 февраля 1938 г. на аэродроме г. Наньчан был проведен митинг. Перед экипажами 28 бомбардировщиков СБ, которые должны были лететь бомбить базу на острове Тайвань, выступил П.В. Рычагов. В своей краткой напутственной речи он напомнил, что 23 февраля – 20-я годовщина РККА, и призвал достойно отметить этот праздник. В тот же день в ходе трёх последовательных ударов с воздуха на японскую базу на Тайване было сброшено 280 бомб, большинство из которых попали точно в цель. Удар был настолько внезапным, что ни один из вражеских истребителей не успел взлететь. В результате налёта японцы потеряли 40 самолётов (не считая тех, что находились в контейнерах); сгорели ангары и трёхгодичный запас горючего[16]. Все 28 советских бомбардировщиков СБ вернулись без потерь. Группа из 12 самолётов, ведомая смешанными советско-китайскими экипажами, также принимавшая участие в операции, потеряла 1 самолёт, разбившийся при вынужденной посадке.

Разгром базы японских ВВС на Тайване получил широкую огласку и взбудоражил весь мир. Этот налёт вызвал шоковое состояние у японцев. На целый месяц база была выведена из строя и с неё не взлетали самолёты.

8 марта 1938 г. за боевые отличия в Китае в борьбе с японскими агрессорами П.В. Рычагов был награждён орденом Боевого Красного Знамени.

В конце марта 1938 г. по предложению П. Рычагова три «восьмёрки» бомбардировщиков СБ, пролетев более 1000 километров, разрушили в тылу японцев железнодорожный мост через реку Хуанхэ. В результате было сорвано вражеское наступление на восточном участке Лунхайской железной дороги в сторону Суйчжоу.

В Китае, так же как и в Испании, удача вновь сопутствовала Павлу Рычагову, продолжался фантастический взлёт его карьеры.

14 апреля 1938 г. П.В. Рычагову было присвоено воинское звание «комбриг» и он был назначен командующим Военно-воздушными силами Московского военного округа. Однако почти сразу, в мае 1938 г., он получает новое назначение – командующим ВВС Приморской группы Дальневосточного фронта. И это при том, что он до сих пор оставался беспартийным. Но вскоре эта «ошибка» была исправлена.

Перед самым отъездом на Дальний Восток Рычагову передали приказ срочно

явиться на дачу Сталина.

«Сталин и Ворошилов играли в бильярд. Молодой комбриг доложил о своём прибытии. Сталин, не отрываясь от игры, поздоровался и, обращаясь к наркому обороны, сказал:

— Мы назначаем товарища Рычагова командующим авиацией на Дальний Восток, а ведь он беспартийный. Что нам скажут люди, Климент Ефремович?

— Товарищ Сталин, комбриг Рычагов доказал назначение всей службой, — взволнованным голосом ответил не ждавший такого начала разговора Ворошилов. — Воевал в Испании, Китае и везде по-большевистски...

— А вы, товарищ Ворошилов, дали бы Рычагову партийную рекомендацию?

— Дал бы, товарищ Сталин.

— Что ж, тогда и я тоже дам, — Сталин повернулся к Павлу. — Вот видите, товарищ Рычагов, нарком хочет, чтобы ЦК рассмотрел вопрос о вашем приёме в партию без прохождения кандидатского стажа. Думаю, Центральный Комитет поддержит предложение. Желаю вам успеха»¹⁷. Павел Рычагов был принят в члены ВКП(б) решением ЦК партии без прохождения кандидатского стажа. По прибытии на Дальний Восток ему на второй же день был вручен партбилет.

Военно-воздушные силы Приморской группы Дальневосточного фронта состояли из трёх авиабригад (48-я штурмовая, 69-я истребительная и 25-я скоростная бомбардировочная), нескольких отдельных разведывательных эскадрилий, около десяти отдельных отрядов и звеньев. Со всей присущей ему энергией новый командующий берётся за дело.

Вспоминает Герой Советского Союза Маршал авиации Г.В. Зимин:

«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 боёв в республиканской Испании и в Китае. По его указаниям стали проводиться групповые массовые учебные бои, в которых одновременно участвовало 100 и более самолётов. Обычно после первых же атак боевой порядок сторон нарушался, и в дальнейшем бой вели отдельные экипажи и звенья в очень сложной воздушной обстановке. Такая ситуация была максимально приближена к реальным боевым условиям того времени. В ходе учений ВВС в масштабах Приморья, как правило, предусматривалось большое количество перебазирований на новые оперативные и запасные аэродромы, маневр частями. Это давало серьёзную практику лётному составу и помогало хорошо изучить аэродромную сеть своего театра боевых действий...

Рычагов в нашей авиации в предвоенные годы был заметной фигурой. Судьба его небезынтересна и в определённой мере показательна для тех лет. Невысокий, крепкий, с цепким, оценивающим взглядом, он был человеком дела, действия. Это качество в людях мне всегда импонировало. По возрасту он был, вероятно, моим ровесником, и одно это в моих глазах резко отличало его от тех авиационных командиров с высокими воинскими званиями, которых я видел в годы учёбы. Те были лётчиками старшего поколения, от которых Рычагова отличало ещё и другое. В 1938 г. он имел уже по тем временам немалый практический боевой опыт и как лётчик-истребитель, и как командир крупной авиационной группы. В Испании он сбивал самолёты противника сам. В Китае наши истребители под его командованием одержали немало побед над японской авиацией»¹⁸. Обстановка на дальневосточных рубежах Советского Союза в то

время была очень напряжённой. 29 июля 1938 г. японские войска вторглись на советскую территорию у озера Хасан и захватили важные в тактическом отношении высоты Заозёрную и Безымянную. Советским командованием был разработан план по освобождению захваченной территории и восстановлению государственной границы СССР. Комбригу П.В. Рычагову было поручено руководить боевыми действиями авиационной группировки во время боёв у озера Хасан. Приняв на себя командование авиацией, он приказал сбивать все японские самолёты, нарушающие границу.

До 1 августа 1938 г. народный комиссар обороны, опасаясь ответных ударов, не разрешал использовать авиацию. Только после доклада Рычагова о произведённом перебазировании было получено разрешение о проведении бомбардировки и штурмовым ударам по высотам и огневым позициям артиллерии противника.

1 августа 1938 г. на японские позиции было совершено пять авианалетов. Бомбометанию и пулемётному обстрелу подверглись: дорога у Дигашеди, по которой выдвигались резервы противника, высоты «68,8» и Заозёрная. При этом один самолёт СБ был повреждён осколками своих бомб, загорелся и упал. Выпрыгнуть с парашютом успел лишь один член экипажа.

В 7 утра 2 августа 1938 г. советская авиация предприняла попытку нанести удар по высоте Заозёрной. В налёте принимали участие 59 самолётов: 22 СБ, 17 Р-5ССС, 7 Р-Z и 13 И-15. Обнаружив в районе боевых действий туман, от бомбардировки были вынуждены отказаться, так как из-за плохой видимости был велик риск нанесения удара по своим частям. Самолёты легли на обратный курс и сбросили неиспользованные бомбы на один из полигонов. В 8 утра другая группа самолётов из 24 СБ нанесла удар из-под кромки облаков с высоты 200 метров по западным склонам высоты Заозёрной. Противнику удалось ружейно-пулемётным огнём повредить один самолёт, но он смог вернуться на свой аэродром. До конца дня 7 самолётов (6 Р-Z и один И-15) нанесли бомбовый удар по сопке Богомольная.

С 3 по 5 августа 1938 г. из-за непогоды авиация практически бездействовала.

Вспоминает Герой Советского Союза Маршал авиации Г.В. Зимин:

«Наша эскадрилья перебазировалась в район озера Хасан на аэродром Барабаш. Туда же были перемещены ещё четыре авиационные эскадрильи. На маленьком полевом аэродроме, с двух сторон зажатом горами, находились семьдесят пять самолётов.

...5 августа 1938 г. был получен приказ, в котором говорилось: 6 августа в 9.00 наземные войска переходят в наступление. За 10-15 минут до этого времени необходимо нанести по сопке Заозёрной бомбовый удар. После 9.00 бомбометание запрещалось. Тот, кто не успеет отбомбиться по целям, должен сбросить бомбы в залив.

К концу дня <...> на наш аэродром прибыл командующий ВВС Приморской группы Дальневосточного фронта комдив П.В. Рычагов. Он уточнил задачу, поинтересовался тем, как готовы лётчики в эскадрильях к выполнению боевого задания... Старшим всей группы командующий назначил меня. Я доложил комдиву, что в нашей группе есть капитан, командир эскадрильи из ВВС Тихоокеанского флота. Рычагов спокойно выслушал и так же спокойно подтвердил своё решение: старшим он назначал меня...

6 августа с утра был густой туман. Примерно за час до взлёта он несколько приподнялся, однако высота его нижней кромки не превышала 50-60 метров. Я волновался. Условия для взлёта и посадки на аэродроме были и без того непростые. А как подготовлены лётчики других эскадрилий, я не знал...

Лётчик, посланный на разведку, благополучно вернулся... Собрав командиров, я

уточнил: взлёт звеньями в плотном строю, сбор всей группы – за облаками, на высоте 3500 метров по маршруту. Остальное было проработано накануне.

Взлетаю первым. Самолёт – с бомбовой нагрузкой. Он потяжелел, и управлять машиной нелегко. Лётчики идут плотным строем за мной. Над заливом через появившиеся «окна» проходим облачность и на высоте 3500 метров берём курс к сопке Заозёрной. Там наибольшая концентрация войск противника, эту сопку нам и надо бомбить. Я уменьшил скорость, чтобы вся группа могла собраться в боевой порядок. Но какая облачность у цели, найдём ли сопку?.. Перед целью все должны перестроиться в колонну звеньев. Бомбометание следовало производить звеньями с пикирования. Моя эскадрилья после выполнения задания должна была набрать высоту и прикрыть при случае все остальные самолёты группы от атак японских истребителей.

Погода улучшилась, но бомбить нам всё же не пришлось, поскольку наша группа подошла к цели только к 9.00. Японские зенитчики успели открыть огонь, и несколько наших самолётов получили повреждения. Но сбитых не было. Мы развернулись, вышли в указанный район и, сбросив бомбы, пошли на свой аэродром»¹⁹. Столь неэффективные действия авиации в районе боевых действий вызвали гнев руководителя страны. Сталин по прямому проводу связался с маршалом Блюхером и потребовал поднять бомбардировщики. Блюхер, ссылаясь на нулевую видимость из-за сильнейшего тумана, опасался поражения мирного населения на сопредельной полосе и больших потерь самолётов во время возможных аварий при посадке. Сталин неоднократно прерывал доклад маршала и упрекал его и Рычагова в нежелании воевать. В адрес последнего он сделал несколько оскорбительных замечаний, заявив, что тот умеет воевать лишь «против каких-то там фалангистов и марокканцев».

Утром 6 августа 1938 г. над озером Хасан стоял плотный туман, что помешало использовать авиацию. Когда туман рассеялся, в воздух были подняты 89 СБ. Им была поставлена задача нанести бомбовые удары по японским позициям на высотах Заозёрная, Безымянная и Богомольная. Необходимо также было подавить артиллерийские батареи, расположенные на японской стороне. Разбившись в воздухе на группы с интервалом в 5-10 минут, бомбардировщики стали выходить к целям. Последняя группа из 44 СБ отбомбилась в 15 часов 30 минут. Огнем японской зенитной артиллерии был сбит один самолёт. Второй, подбитый, дотянул до своего аэродрома.

В 16 часов 30 минут высота Заозёрная подверглась очередному массированному налёту советской авиации. В нём принимали участие 86 самолётов (41 бомбардировщик ТБ-3, 30 истребителей И-15 и 25 истребителей И-16). Прикрывая работу бомбардировщиков, истребители нанесли штурмовые удары по позициям японских зенитчиков. Тяжёлые бомбардировщики ТБ-3 сбросили на вражескую оборону бомбы разного калибра, в том числе 6 штук весом по одной тонне. От разрывов бомб высоту Заозёрную заволочило тучами пыли. Многие японские солдаты погибли, другие были контужены ударной волной и засыпаны землёй. Бомбардировка привела агрессоров в состояние шока. Японцы не сразу смогли привести свои ряды в порядок и запоздало открыли огонь по перешедшим в наступление красноармейцам. Тем не менее враг оказывал яростное сопротивление. Несмотря на это, к исходу дня 6 августа 118-й полк 40-й стрелковой дивизии овладел частью высоты Заозёрная, где было водружено советское знамя. До 19 часов 6 августа советская авиация работала мелкими группами, поддерживая наступление наземных войск.

Ввиду того, что японская авиация практически не участвовала в боевых действиях,

советские истребители И-15 стали наносить штурмовые удары по обороне противника и его ближним тылам. С 18 часов 30 минут 7 августа 1938 г. И-15 приступили к постоянному патрулированию над передовой. В воздухе находилось до 40 истребителей. Самолёты расстреливали передвигавшиеся группы японских солдат, орудийные и пулемётные расчёты, окопавшиеся на высотах. Бомбардировщики СБ за день совершили 115 вылетов.

8 августа советская авиация продолжила обработку вражеских позиций. И-15 совершили за день 110 самолёто-вылетов. СБ мелкими группами производили бомбардировку позиций японской артиллерии в районах Намченсандон, Чуюсандон и Хомоку. Были нанесены удары по пехоте западнее высоты Безымянной и по артиллерии в районе Нанбон. В результате столь активных действий советской авиации движение по дорогам в ближнем тылу противника в светлое время суток полностью прекратилось. Самолёты гонялись даже за небольшими группами людей, отдельными повозками или всадниками. В 15 часов 15 минут в штабе фронта была получена телеграмма наркома обороны. В ней запрещалось массированно использовать авиацию, так как «летать скопом без большого толку не только бесполезно, но и вредно». С 9 августа 1938 г. активность советских ВВС была резко снижена.

10 августа 1938 г. в результате кровопролитных боёв враг был разбит, а советская территория была освобождена. За время боевых действий у озера Хасан Военно-воздушные силы Приморской группы совершили более тысячи самолёто-вылетов. Врагу удалось зенитным огнём сбить два самолёта: один СБ и один И-15. В Приказе народного комиссара обороны СССР от 4 сентября 1938 г. № 0040 отмечалось, что «японцы были разбиты и выброшены за пределы нашей границы только благодаря боевому энтузиазму бойцов, младших командиров, среднего и старшего командно-политического состава, готовых жертвовать собой, защищая честь и неприкосновенность территории своей великой социалистической Родины, а также благодаря умелому руководству операциями против японцев тов. Штерна и правильному руководству тов. Рычагова действиями нашей авиации».

За умелое руководство авиационной группировкой во время боёв у озера Хасан 8 декабря 1938 г. комбриг П.В. Рычагов был награждён вторым орденом Боевого Красного Знамени.

В сентябре 1938 г., после расформирования управления Дальневосточного фронта, Рычагов был назначен командующим ВВС 1-й Отдельной Краснознамённой армии.

9 февраля 1939 г. П.В. Рычагову было присвоено воинское звание «комдив». В ноябре 1939 г. в связи с начавшейся советско-финляндской войной он был отозван с Дальнего Востока и назначен командующим ВВС 9-й армии. Руководимая им авиационная группировка насчитывала в начале войны всего 39 самолётов, из них 15 истребителей. Затем она была усилена 10-й скоростной бомбардировочной авиабригадой, Особой авиагруппой комбрига И.Т. Спирина, 145-м и 152-м истребительными авиаполками, 33-й отдельной разведывательной авиаэскадрильей и 3-м транспортным авиаполком[20].

В декабре 1939 – январе 1940 года 9-я армия потерпела сокрушительное поражение. Ряд соединений был окружены, расчленены и уничтожены. Часть личного состава, бросив технику и вооружение, смогла вырваться из окружения. Уцелевшие командиры были преданы суду военного трибунала и расстреляны перед строем своих частей.

Причиной поражения была не только суровая зима, к которой Красная Армия была совершенно не готова. Авантюристический план наступления изначально обрекал 9-ю армию на гибель. В жестокие морозы по бездорожью частям предстояло с боями преодолевать до 30 км в сутки. Безропотное подчинение безграмотным приказам, пассивность и неуверенность командного состава привели к огромным потерям: только в 9-й армии погибло 15 тыс. человек, а более 22 тыс. было ранено и обморожено.

В полосе наступления 9-й армии не было крупных оборонительных сооружений противника, поэтому её авиации приходилось осуществлять бомбардировку финских войск, промышленных районов и железнодорожных станций в глубине страны. По мнению помощника начальника Генерального штаба РККА по Военно-воздушным силам генерала-лейтенанта Я.В. Смушкевича, взаимодействие и поддержка между армейскими и авиационными частями в 9-й армии были налажены плохо[21].

Одной из основных задач авиации под командованием комдива П.В. Рычагова была организация снабжения с воздуха продовольствием и боеприпасами окружённых частей 9-й армии. Выполнению мешало отсутствие у экипажей опыта подобных операций. Используемые бомбардировщики СБ были совершенно не приспособлены для решения таких задач. Тем не менее только для 54-й горно-стрелковой дивизии, сражавшейся в окружении почти полтора месяца, до самого конца войны, 10-я скоростная бомбардировочная авиабригада сбросила 98 тонн продовольствия и 40 тонн боеприпасов.

Несмотря на то, что войска 9-й армии не выполнили поставленных перед ними задач и потеряли более трети своего состава, это никак не отразилось на карьере Рычагова. По итогам финской кампании он был награждён третьим орденом Боевого Красного Знамени, а 11 апреля 1940 г. ему было присвоено воинское звание «комкор».

С 14 по 17 апреля 1940 г. в ЦК ВКП(б) в присутствии И.В. Сталина состоялось совещание начальствующего состава Красной Армии по сбору опыта боевых действий против Финляндии. 16 апреля на вечернем заседании с докладом о действиях авиации 9-й армии выступил комкор П.В. Рычагов:

«Я докладывать буду за ВВС 9-й армии. Действовать начали мы на ухтинском направлении. Финны это почувствовали, примерно, с 25 декабря, когда начали прибывать полки. У нас на ухтинском направлении было максимум 25-30 самолётов. Причины этого. Во-первых, на этом направлении был всего один аэродром шириной в 150 м и длиной 800 м. На этот аэродром посадили мы до 40 самолётов различных назначений вместе с самолётами ГВФ. Летать оттуда все сразу не могли. Если бы они все сразу взлетели, то на посадку потребовалось бы колоссальное количество времени. Причём ещё один факт, который тормозил эту работу, кроме этого аэродрома на расстоянии 200 км нельзя было посадить нигде ни одного самолёта. Значит, если на эту полосу прилетит самолёт с простреленным шасси, то он будет вынужден сесть, как у нас в авиации выражаются, на «пузо». Если он сядет на это пузо, остальные корабли, которые находятся в воздухе, не найдут себе места для посадки и они будут разбиты вне аэродрома.

СТАЛИН. А на спину?

РЫЧАГОВ. На спину сесть тоже нельзя, так как кругом леса и горы, страшно нехорошая местность. Причём подготовка данного театра действий до полярного круга от Петрозаводска, примерно, километров на 400 не была достаточно проведена, там не было ни одного аэродрома. Был один аэродром Подъужемье и тот непригодный.

Боевая деятельность нашей авиации 9-й армии проходила таким образом: лётчики, уже летавшие на этом направлении две-три недели, обязаны были при подлёте следующих частей заниматься вводом в строй этих частей, чем мы избежали большого количества несчастных случаев. Этим людям мы подбирали из старых частей и они работали по вводу новых частей в строй. Это дало нам многое, следует на будущее этот метод обучения принять за правило.

Метеорологические условия. Погода в конце ноября, декабре и пожалуй до половины января была очень неустойчивой, с большими снегами, которые в значительной степени усложняли нашу работу. Также и очень низкая облачность, которая не позволяла ориентироваться, как следует из-за малой видимости. При таких условиях в мирной обстановке мы не летали, в порядке сохранения своей собственной шкуры и вообще во избежание аварий и несчастных случаев. Ну, а здесь, когда у нас была война, тогда требовалось от нас летать в любое время, летать в любую погоду, в любой ветер и с очень скверных аэродромов, т.е. 800 м для СБ с нагрузкой 800-900 кг. Предложить летать в мирное время с такого аэродрома невозможно, ни один командир не согласится.

Вот пример. В 14-ю армию командир эскадрильи вёл 11 СБ. Во время посадки он страшно нервничал, после каждого самолёта приседал чуть ли не до земли, уговаривал лётчика стоя на старте, как будто тот его может услышать. Наконец, все у него благополучно приземлились и он был очень доволен. После этого я сказал ему: «Товарищ майор, сделайте завтра полёт на фронт, помогите нам». Он прежде всего спрашивает: «А садиться где буду? Здесь». «Нет, не могу, на какой-нибудь другой – пожалуйста». Этот аэродром оказался мал и командир отказывается летать с такого аэродрома, потому что обстановка при взлёте и посадке тяжёлая. Эта обстановка показалась тяжёлой потому, что в мирных условиях мы занимались этими вещами очень трусливо, нерешительно, ибо у нас есть целый ряд положений, когда за каждую аварию и катастрофу мы отчитываемся в трёх-четырёх учреждениях по разным направлениям. Военный совет округа нас очень редко спрашивает о том, в какой готовности наша авиация. Обычно по телефону или в личной беседе спрашивают: «Не случилось ли чего?». Если что случилось, давай докапываться до корня. Иногда этот корень в том, что человек, овладевая высотами авиационной техники, выводил машину из строя, но при расследовании аварии стараются найти такие причины, по которым командир выглядел бы или недисциплинированным, или подозрительным типом. Во всяком случае, после этой аварии лётчику летать не дают и только через полгода или через год его снова допускают к полёту. До этого он занимается прочими делами.

Я должен сказать, что тяжёлые условия, так называемые условия предполярья, очень легко были освоены, причём здесь можно было наблюдать естественный отбор. Если лётчик дома летал смело, он и там летал смело. Если лётчик дома летал неважно, то и там он или свою машину выводил из строя, или настолько плохо летал, что его приходилось отстранять и заменять, давать его машину другому лётчику, наиболее способному, наиболее тренированному, старому лётчику.

Подавляющее большинство лётного состава освоило эти полёты быстро, примерно, через 5-7 полётов. У нас уже на этих посадках машины не колотили, задания выполняли нормально, взлёты делали тоже нормально.

Были и такие случаи у нас, когда при полёте или на Улеаборг или ещё на один из

больших пунктов летело 30-50 самолётов, а на аэродром возвращалось 10 самолётов. Остальные садились по всем озёрам, так как не было возможности дойти до аэродрома, выбирали первое попавшееся место, садились и требовали помощи. Такие случаи были часты, особенно в декабре-январе.

Условия зимней работы на севере прекрасные в смысле наличия аэродромов на озёрах. Дороги к этому времени поправились, растяжка была очень большая – от станции Кемь до наших боевых аэродромов было 240 км, до аэродромов тяжёлых, скоростных самолётов было 190 км.

Тыл, состоящий из «худосочных» баз, которые были наскоро сколочены, был явно не обеспечен армейским транспортом. Армия была организована на ходу, транспорта не было, связи, командного состава не было. Все эти трудности давали нам частые перебои в снабжении бомбами и горючим. Патронов, правда, было достаточно, хватало.

Использование авиации. Об использовании авиации здесь много можно говорить. Во всех армиях пытались всё-таки делать это по-разному. В нашей армии использование авиации, примерно, до отступления 44-й дивизии, если можно так назвать, протекало более или менее нормально. Мы занимались и ближайшим и глубоким тылом противника и занимались работой по фронту. После того как 44-я дивизия отошла, пошла 54-я дивизия, которая была окружена. Окружили её несложно: отрезали в одном месте дорогу; по бездорожью выйти она не могла и осталась окружённой. Плюс к этому её потом разделили ещё на несколько гарнизонов, и таким образом, превратили как бы в слоёный пирог. Каждый гарнизон по-своему паниковал. С этого момента работа авиации переключилась на помощь гарнизонам передового 337-го полка, командного пункта 54-й дивизии и дивизионного обменного пункта. Туда было направлено основное внимание армии. Работал там 80-й полк и две приданных эскадрильи. Они занимались бомбардированием вокруг этой дивизии, т.е. не давали противнику возможности стрелять по дивизии, защищая её от всех невзгод. Устроилась дивизия «неплохо». Противник занял высоты и прекрасно всё видел, как на ладони. Командиром был Гусевский. Он каждый день, а иногда по несколько раз в день, слал паникёрские телеграммы, вплоть до того, что писал: «Последний раз видимся», «До свидания» и всякая прочая паническая информация. Это совершенно недостойное поведение для командира стрелковой дивизии Красной Армии. Под влиянием этих телеграмм угробили почти все резервы 9-й армии, какие там были и подходили, туда бросали множество людей, и не могли организовать никакого наступления по освобождению. Дивизия кормилась 80-м авиаполком в течение 45 дней, и этот полк фактически спас её, бездействующую дивизию, от голода и гибели, не давая финнам покоя день и ночь. Ежедневно при малейшей активности финнов, там поднималась паника, туда давали все постепенно прибывавшие эскадроны и батальоны лыжников. Были и такие случаи, что батальоны, получившие автоматическое оружие, тренировку не проходили, их привозили прямо с вокзала на фронт. По пути говорили: «Тренируйтесь», «Постреляйте». Они тренировались, сидели в машине, стреляли на ходу, пробуя оружие, и этим самым наводили панику на тыл.

Вот к чему привело это паническое поведение Гусевского, который сидел с дивизией в окружении. Благодаря заточению в окружении, где он сидел, там авиация обязана была бомбить, стрелять, охранять его в течение 45 дней. Гусевский понял, что живёт благодаря авиации, и сообщает: стреляют два орудия, высылайте

бомбардировщиков. Оттуда присылали заявки на авиацию почти ежедневно с такими запросами, что просто было неудобно, что это пишет комбриг Красной Армии.

...Присылали повторные телеграммы такого содержания: наша заявка вчерашняя не выполнена, добавляют два-три пункта и посылают новую телеграмму. Телеграммы приводились к исполнению. На самого Гусевского повлиять никак не могли, а порядка в осаждённом гарнизоне не было.

Гусевский просил бомбить даже отдельные орудия. Противник свои орудия после того, как выстрелили из них, переносил их с места на место, у него их было мало, берегли как дитя, перетаскивали в другое место и открывали с этого места снова огонь, попробуй бомбардировщикам угоняться за ними. Орудие противника стреляет, значит, считают, что авиация работает плохо. Где противник, не знали.

Выделяется сектор десятин по 20-30, говорят, давайте молотить, молотят пустой лес, остаются от этого леса шишки, все деревья изрубят. От такого бомбометания никакой пользы нет. Те объекты, которые должны бомбардироваться авиацией, они оставались в спокойном состоянии. Когда панические настроения прекращались, нам удавалось бомбить другие объекты, причём с большими трудностями.

По железным дорогам действовали, как и на Северо-Западном фронте, пробовали из пушек стрелять по паровозам, было несколько удачных попаданий. Как лётчики докладывали, паровозы спускали пар, видимо трубы были повреждены. В дальнейшем этим делом надо заняться.

Бомбардирование перегонов ничего не даёт, слишком тяжело попасть. Пробовали бомбардировать станции, но после этого станции быстро восстанавливались и начинали работать, поэтому следует важные станции всё время держать под ударом.

Полёты по отдельным домикам, долинам, тропинкам противника почти никаких результатов не давали, находили мелкие группы, влиять на противника таким полётом не могли. В лесу противника поймать было трудно. Наша наземная обстановка показывает, что ориентировкой лётного состава могло служить то, что наши войска совершенно не маскируются. Мне рассказывал Денисов, что был случай на перешейке, когда ему один из командиров дивизии сказал, что при такой мощной авиации, какая имеется у нас, мы не будем маскироваться, потому что нам это не нужно, нас и так защитят; или такой случай, когда одна дивизия бросила свою зенитную артиллерию под Ленинградом и вылезла на фронт как на праздник; или ещё такой пример, когда один самолёт противника появляется над нашим расположением, то поднимается паника, особенно в тылу. Считают, что к нам не может летать ни один самолёт. Но попробуйте на высоте 5-6 тыс. метров заметить одиночный самолёт. Говорят так, что финны летают одиночными самолётами и мы их не видим, а они нам вред приносят. А что, если бы они летали десятками? Если бы они начинали летать десятками, то их сразу увидели бы, группу легче заметить. Я могу привести пример, когда командир полка тов. Плешивцев получает выговор за то, что на его аэродром сбросил бомбу какой-то финн с высоты 5-6 тыс. м, в то время как командир полка меры принял, у него на высоте 3-5 тыс. м были в это время засады, патрули, правда этот метод давно устаревший, но нервозность от одиночных финских полётов имеется страшная, потому что мы считаем, что нас бомбить не должны.

Я был бы доволен, если бы хоть раз побомбили, как следует всех командиров, которые сидят на передней линии, они тогда знали бы, что такое бомбить и это было бы настоящей войной, кто был на Халхин-Голе, тот знает это...

...Наша пехота приучается сейчас к такому положению, что авиация противника её не должна бомбить. Повоевали бы с противником, у которого много авиации, и тогда зенитную артиллерию, которая возится как мягкая мебель, они вряд ли оставили бы, а привезли бы её быстрее зимнего обмундирования. Мало нас били с воздуха, вот почему мы не знаем цену авиации.

Малотренированные войска имеют ложное представление, что мы можем защитить их от всяких налётов. Наша авиация не может этого сделать, так как слишком большой фронт и слишком много надо авиации и слишком много у нас надо защищать.

Теперь я хотел бы сказать о том, какой вред мы приносили финнам. 90% солдатских писем, которые я просмотрел, показывают, что финны сильно страдают от нашей авиации. Было очень характерное письмо, найденное у одного убитого офицера в районе 163-й дивизии. Там говорилось: «Как у вас на фронте – не знаем, попадает ли вам или нет, но у нас в Каяне не осталось ни одного жителя, нам так дают, что дышать нечем, город мы покинули»;

Авиация – могучий вид оружия, влияющий на состояние противника, надо только очень экономно и умело её расходовать. Ведь большинство этих писем говорит о том, что использовать авиацию нужно продуманно и не посылать её без толку и поэтому не выбрасывать безрезультатно те колоссальные средства, которые вкладываются в авиацию.

Перехожу к маскировке. Почему мы не могли найти финнов? Потому, что финны, будучи биты каждодневно, понимали, что нужно маскироваться. Они продвигались так: у них имеется одна пушечка, они закрывали эту пушечку простынёй и, передвигаясь, часто меняли позиции этой пушки. Мы видели лыжников, которые проходили по лесу. По этим лыжникам мы отыскивали группы по 15-20 человек. Днём мы увидеть ничего не могли, так как они действовали только ночью. Ночью мы не всегда могли всё увидеть, не имели возможности ночью их наблюдать. Вскрыть группировку было очень трудно. Попробуйте вскрыть группировку, когда днём они всё время находятся в окопах, наружу не показываются, а ночью костров не жгут.

Мы имеем 10% всех полётов авиации на использование в разведке. Разведка большой пользы войскам принести не могла потому, что финны маскировались, но всё же это была разведка. Нашей разведкой было произведено в течение 3,5 месяцев или 3-х с небольшим месяцев – тысяча полётов. Эта тысяча полётов нам дала немного. Правда, мы имеем достижения, когда нам удалось добиться кое-каких успехов для того, чтобы выручить наши блуждающие части. Наши истребители могли преследовать ту цель, которая была видна человеческому глазу, т.е. всё то, что для нашей разведки было видно.

У меня есть два коротеньких эпизода. Группа тов. Долина пошла в тыл, эта группа была частью разбита, человек около 70-ти осталось в лесу, примерно на расстоянии километров 8-ми в тылу у финнов. Эти 70 человек были обнаружены нашими разведывательными самолётами. Наши лётчики узнали их лишь только потому, что у нас как-то особенно держатся бойцы, как-то проще. Лётчики их опознали, сбросили им продукты, и потом через день вывезли их из тыла финнов.

Другая операция была проделана в 337-м полку, когда на самолётах У-2 удалось вывести из финского тыла, на расстоянии 15-20 км около 70 человек. Эти люди были вывезены 11 марта.

...Перехожу к предложениям. В выводах я хотел бы сказать, что наша авиация

получила богатый опыт полёта в сложных метеорологических условиях. Необходимо сейчас прямо специальным приказом начальника Воздушных Сил, народного комиссара, заставить этот опыт продолжить и требовать полётов, не боясь никаких событий, аварий, катастроф, потому что командиры у нас не особенно тренированы в части больших полётов...

Если случилась у нас катастрофа, то в разборе этой катастрофы командир, который должен разбирать эту катастрофу, занимает последнее место. Этой катастрофой занимается большое количество организаций, которые проявляют большой ажиотаж. Командира там не видно за этими организациями.

Несколько слов о дисциплине. Мне казалось, что за дисциплину отвечает один – командир, но у нас в частях, полках, эскадрильях, бригадах каким-то образом обстановка складывается так, что за дисциплину отвечают все, в результате она не на особенно высоком уровне. За дисциплину отвечают все, за дисциплину греют все и меньше всего греет тот, кому бы полагалось – командир, он за неё отвечает меньше других. Здесь надо будет разобраться и дать указание, которое бы повернуло вопрос дисциплины на правильный путь. Опыт показывает, что требуется коренная перестройка по этому вопросу в нашей армии.

Дальше, должен сказать, что мы сделали громаднейшее упущение в воздушных силах из-за того, что мы боимся катастрофы, аварии и всяких событий. Мы занимались только лётчиком, чтобы он чего-нибудь не сломал, чтобы он не сделал чего-нибудь лишнего, и упустили лётнабов. Бомбим мы сейчас очень плохо. Правда, товарищи, которые наблюдали бомбометание немцев, говорят, что немцы тоже высоким классом не отличаются, но наши, надо признаться, стоят ниже. Так что в этом году в первую очередь надо нажать на лётнабов, которые заброшены, взятый курс на лётчика нужно оставить в истребительной авиации, а в бомбардировочной авиации взять курс на лётнаб, взять курс на экипаж.

...Дальше, нужно учиться летать ночью большими группами. Пока мы летаем ночью максимум отрядом, максимум девяткой. Надо летать ночью больше, кораблей до 20-30 в одной группе, причём учить не все полки. Я согласен с тем, что тут говорили, нужно учить не все полки, а единицы способных людей, взять хотя бы в полку эскадрильи – две ночных, которые могли бы ночью вылететь спокойно, долететь до любого пункта, выполнить задание и вернуться обратно. Днём их заменят три оставшиеся эскадрильи.

Последний вопрос. Нам нужен транспортный самолёт. Сейчас мы добиваем остаток Р-5, ТБ-3 и через год мы встанем перед проблемой, чтобы иметь грузовой самолёт, простой грузовой самолёт, который мог бы садиться в любых условиях. Этих самолётов в достаточном количестве, так чтобы они обрисовались как явно применимые, пока нет.

По кадрам. Мы хотелось бы по примеру артиллерии, чтобы у нас были созданы группы или специальные школы, которые имеются сейчас в артиллерии. Эти группы, можно их назвать спецшколой, надо создать для авиации из десятиклассников. Спецнабор себя не оправдал, от него надо категорически отказаться, надо брать только добровольцев. Мы имеем сейчас в авиации буквально сотни болтающихся лётчиков, которых нельзя допустить в полёты по разным причинам и которых трудно демобилизовать, так как к этому много барьеров; эти лодыри поневоле болтаются у нас во флоте по многу лет, не находят себе места.

Ещё один вопрос. Я хотел бы, чтобы наше правительство издало такой закон, чтобы лётному составу, окончившему школу и получившему звание командира, запрещалось

совершенно официально жениться в течение двух-трёх лет. (Смех в зале).

СТАЛИН. А сами когда женились?

РЫЧАГОВ. На шестом году лётной работы. Я такое оправдание этому дам. Лётчик у нас формируется в течение первых двух-трёх лет. Ежели приезжает лётчик – слёзы на него смотреть: лейтенант 23 лет, у него 6 человек семья, разве он освоит высокий класс? Не освоит, потому что у него сердце и душа будут дома. Надо закон такой издать»²². Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 4 июня 1940 г. в Красной Армии были введены новые воинские звания. Павлу Васильевичу Рычагову было присвоено воинское звание «генерал-лейтенант авиации». В это время ему было всего 29 лет! За девять лет он сделал блистательную карьеру, пройдя путь от младшего лётчика до генерал-лейтенанта авиации. Рычагов стал одним из самых молодых генералов Красной Армии. Моложе его такое же звание получил только сын И.В. Сталина – Василий, ставший генерал-лейтенантом авиации в 27 лет.

С этого момента новые ответственные посты буквально посыпались на молодого генерала. С июня 1940 г. П.В. Рычагов – заместитель начальника ВВС Красной Армии. В июле 1940 г. назначен первым заместителем, а в августе 1940 г. – начальником Главного управления ВВС РККА. Он буквально с головой окунулся в новую работу. Постоянно бывает в частях и на аэродромах, участвует в испытании новой авиационной техники. Несмотря на свою занятость, Павел Рычагов не забывал и о культурной жизни. Высокие посты не сделали его недостижимым небожителем, он по-прежнему был доступен для своих друзей, особенно для тех, с кем свела его война в Испании.

Вот что вспоминает о той поре Герой Советского Союза Адмирал флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов:

«Григорий Михайлович (Штерн) знакомил меня, ещё тогда молодого москвича, со столицей. Если в Москве оказывался Рычагов, он тоже присоединялся к нам и тащил всех в театр. Достать билеты в то время было нелегко, но для Рычагова подобная трудность не существовала. Случалось, он приглашал на "гвоздь" сезона.

— А билеты? – спрашивали мы.

— Будут, — уверенно отвечал Рычагов и действительно умудрялся их доставать.

Кажется, ему помогли ордена. Грудь его, украшенная Золотой Звездой и многими орденами, выглядела в самом деле внушительно»²³. В декабре 1940 г. Рычагов П.В. становится членом Главного военного совета РККА. 21-31 декабря 1940 г. в Москве, в Центральном доме Красной Армии, проходило совещание высшего генералитета. На повестке дня стояло шесть докладов, в том числе и доклад начальника Главного управления Военно-воздушных сил Красной Армии генерал-лейтенанта авиации П.В. Рычагова «ВВС в наступательной операции и в борьбе за господство в воздухе». В нём, обобщая опыт взаимодействия авиации с наземными войсками, Рычагов предлагал разделить ВВС на авиацию армейского и фронтового подчинения.

В феврале 1941 г. генерал-лейтенант П.В. Рычагов был назначен на новый ответственный пост: он становится заместителем народного комиссара обороны СССР. В это время полным ходом шло перевооружение Военно-воздушных сил. В лётные части поступали новые, более современные и скоростные самолёты. Переучиваться на новую технику лётчикам приходилось в срочном порядке. Многие машины поступали в части не совсем подготовленными. В результате в авиации резко возросло количество аварий. Из-за них в предвоенные годы ВВС РККА ежегодно теряли более 600 самолётов.

Одной из причин этого было сокращение норм налёта на одного лётчика. П.В.

Рычагов решительно выступал против этого, но не получил поддержку у руководства страны.

Герой Советского Союза генерал-майор авиации Г.Н. Захаров вспоминает:

«...Рычагов, который был в ту пору одним из высших авиационных командиров в стране, ставил перед Сталиным вопрос о нецелесообразности сокращения норм налёта, но был одёрнут. Рычагов, конечно, понимал, что быстрое развитие военной техники, особенно самолётостроения, создало трудности с горючим. Но его точку зрения разделяли многие авиационные командиры: было вполне очевидным, 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 лётчики должны как можно больше летать!.." Однако этот вопрос, как говорится, обсуждению не подлежал. Надо было искать выход, исходя из реальных условий»²⁴. Была и ещё одна причина, повлёкшая большое количество аварий. В начале зимы 1940-1941 годов по инициативе И.В. Сталина был издан приказ о проведении полётов исключительно с колёсного шасси. Упор при принятии данного решения делался на международный опыт применения авиации в зимних условиях и на то, что использование лыж снижает скорость полёта и скороподъёмность самолётов. Однако разумная идея натолкнулась на ряд объективных причин, не позволивших использовать её в полной мере. Зима 1940-1941 годов выдалась снежной и суровой. На большинстве аэродромов не хватало техники для расчистки лётного поля. Применявшиеся трактора и аэродромные катки для укатывания снега часто ломались и выходили из строя. Приходилось использовать большое количество личного состава подразделений для приведения аэродромов в более-менее пригодное состояние для полётов. Многие командиры, опасаясь возможного роста аварийности, отказывались брать на себя ответственность по организации полётов. В результате авиация практически перестала летать. Лётчики в результате вынужденных простоев теряли навыки владения самолётами. Возобновившиеся после схода снега полёты вызвали бурный рост аварийности.

Разбор причин столь резкого роста аварийности в авиации обсуждался в начале апреля 1941 г. на одном из заседаний Военного совета, на котором присутствовал генерал-лейтенант П.В. Рычагов.

Вот как описывал всё происходящее присутствовавший там Герой Советского Союза Адмирал флота Советского Союза И.С. Исаков:

«Это происходило на Военном совете, незадолго до войны, совсем незадолго, перед самой войной. Речь шла об аварийности в авиации, аварийность была большая. Сталин по своей привычке, как обычно на таких заседаниях, курил трубку и ходил вдоль стола, приглядываясь к присутствующим, иногда глядя в глаза, иногда в спины.

Давались то те, то другие объяснения аварийности, пока не дошла очередь до командовавшего тогда военно-воздушными силами Рычагова. Он был, кажется, генерал-лейтенантом, вообще был молод, а уж выглядел совершенным мальчишкой по внешности. И вот когда до него дошла очередь, он вдруг говорит:

— Аварийность и будет большая, потому что вы заставляете нас летать на гробах.

Это было совершенно неожиданно, он покраснел, сорвался, наступила абсолютная тишина. Стоял только Рычагов, ещё не отошедший после своего выкрика, багровый и взволнованный, и в нескольких шагах от него стоял Сталин. Вообще-то он ходил, но

когда Рычагов сказал это, Сталин остановился.

Скажу своё мнение. Говорить это в такой форме на Военном совете не следовало! 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. Несомненно, эта реплика Рычагова в такой форме прозвучала для него личным оскорблением, и это все понимали.

Сталин остановился и молчал. Все ждали, что будет.

Он постоял, потом пошёл мимо стола, в том же направлении, в каком и шёл. Дошёл до конца, повернулся, прошёл всю комнату назад в полной тишине, снова повернулся и, вынув трубку изо рта, сказал медленно и тихо, не повышая голоса:

— Вы не должны были так сказать!

И пошёл опять. Опять дошёл до конца, повернулся снова, прошёл всю комнату, опять повернулся и остановился почти на том же самом месте, что и в первый раз, снова сказал тем же низким спокойным голосом:

— Вы не должны были так сказать, — и, сделав крошечную паузу, добавил: — Заседание закрывается. И первым вышел из комнаты»²⁵. Слова Рычагова вызвали гнев и раздражение в душе Сталина. Об этом можно судить по отсутствию согласования слов в произнесённом им предложении. Однако вождь сдержался и не стал выплёскивать эмоции на виду у присутствующих. Но обиду не простил.

9 апреля 1941 г. на заседании Политбюро ЦК было принято 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, но всё более увеличиваются из-за расхлябанности лётного и командного состава, ведущей к нарушениям элементарных правил лётной службы...

Ежедневно в среднем гибнет... при авариях и катастрофах 2-3 самолёта, что составляет в год 600-900 самолётов.

Нынешнее руководство ВВС оказалось неспособным повести серьёзную борьбу за укрепление дисциплины в авиации и за уменьшение аварий и катастроф...

Расхлябанность и недисциплинированность в авиации не только не пресекаются, но как бы поощряются со стороны руководства ВВС тем, что виновники аварий и катастроф остаются по сути дела безнаказанными, руководство ВВС часто скрывает от правительства факты аварий и катастроф, а когда правительство обнаруживает эти факты, то руководство ВВС старается замазать эти факты, прибегая в ряде случаев к помощи наркома обороны. Так было, например, с катастрофой в Воронеже, в отношении которой т. Рычагов обязан был и обещал прислать в ЦК ВКП(б) рапорт, но не выполнил этого обязательства и прикрылся авторитетом наркома обороны, который, не разобравшись в деле, подписал «объяснение», замазывающее все дела.

Такая же попытка т. Рычагова замазать расхлябанность и недисциплинированность в ВВС имела место в связи с тяжёлой катастрофой, имевшей место 23.01.41 г., при перелёте авиационного полка из Новосибирска через Семипалатинск в Ташкент, когда из-за грубого нарушения элементарных правил полёта три самолёта разбились, два самолёта потерпели аварию, при этом погибли 12 и ранены 4 человека экипажа самолётов.

О развале дисциплины и отсутствии должного порядка в Борисоглебской

авиашколе правительство также узнало помимо т. Рычагова.

О нарушениях ВВС решений правительства, воспрепятствующих полёты на лыжах, правительство также узнало помимо ВВС.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР постановляют:

1. Снять т. Рычагова с поста начальника ВВС Красной Армии и с поста заместителя наркома обороны, как недисциплинированного и не справившегося с обязанностью руководителя ВВС»²⁶. 12 апреля 1941 г. генерал-лейтенант П.В. Рычагов был зачислен на учёбу в Военную академию Генерального штаба. Его кипучая натура не могла находиться без дела. В июне 1941 г. он провёл секретное инспектирование советско-германской границы, на предмет подготовки авиачастей к возможным боевым действиям. Но тучи уже начали сгущаться над его головой. В мае-июне 1941 г. руководство НКВД развернуло новую 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. В списках «заговорщиков» числился и генерал-лейтенант Павел Рычагов.

Известие о нападении фашистской Германии на Советский Союз П.В. Рычагов встретил в одном из сочинских санаториев, где отдыхал вместе с женой Марией Нестеренко. В тот же день его вызвали в Москву. Быстро собравшись, вечерним поездом они отправляются в столицу. 24 июня 1941 г. на московском вокзале (по другим данным, на вокзале в Туле) Рычагова попросили зайти к военному коменданту. Там его ожидали люди в штатском. Рычагову был предъявлен ордер на арест, подписанный Б. Кобуловым, без санкции прокурора. Само постановление на арест было составлено лишь 27 июня 1941 г.

Днём 24 июня, прямо на лётном поле аэродрома, арестовали его жену, известную военную лётчицу, заместителя командира авиаполка особого назначения, майора Марию Нестеренко. Ей вменялось в вину, что «будучи любимой женой Рычагова, не могла не знать об изменнической деятельности своего мужа».

Начались допросы, очные ставки, избиения...

Во время проводимого после войны расследования фактов репрессий в отношении высшего военного командования был допрошен бывший начальник Следственной части МВД СССР генерал-лейтенант Л.Е. Влодзимирский. На допросе 8 октября 1953 г. он показал:

«В моём кабинете действительно применялись меры физического воздействия <...> к Мерецкову, Рычагову, <...> к Локтионову. Били арестованных резиновой палкой, и они при этом естественно стонали и охали. Я помню, что один раз сильно побили Рычагова, но он не дал никаких показаний, несмотря на избиение»²⁷.

