

РАССТРЕЛЯННЫЕ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА



ЖЖ военные
тайны
века

ЧЕРНОЕ МОРЕ
Т.В. БОРТАКОВСКИЙ

Военные тайны XX века

Тимур Бортаковский
**Расстрелянные Герои
Советского Союза**

«ВЕЧЕ»

2012

Бортаковский Т. В.

Расстрелянные Герои Советского Союза / Т. В. Бортаковский — «ВЕЧЕ», 2012 — (Военные тайны XX века)

Звание Героя Советского Союза – самое высокое и почетное звание в советской наградной иерархии. На лиц, которым оно было присвоено, обрушивалась всенародная слава, почет и любовь. Их портреты печатали в газетах, их имена становились известны на всю страну. Но не все смогли вынести такое бремя славы. Свыше 100 человек в разное время и по разным причинам были лишены почетного звания. Большинство подверглось незаконным репрессиям. Так, незадолго до начала Великой Отечественной войны была арестована очередная большая группа высших офицеров. Фабрикуемое дело между собой работники НКВД стали называть как «заговор Героев». Новому громкому процессу помешала война. Мало кому повезло выйти на свободу. Большинство было расстреляно без суда и следствия в период с октября 1941 по март 1942 года. В предлагаемой вашему вниманию книге прослеживается судьба тех Героев Советского Союза, которые были возвышены властью и вознесены на небывалую высоту, а затем были ею же лишены самого главного и дорогого – жизни.

Содержание

Предисловие	6
Часть первая. «Заговор героев»	9
Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Проскуров Иван Иосифович	9
Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Птухин Евгений Саввич	32
Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Пумпур Петр Иванович	52
Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Рычагов Павел Васильевич	61
Конец ознакомительного фрагмента.	67

Т. В. Бортаковский

Расстрелянные Герои Советского Союза

©Бортаковский Т.В., 2012

©ООО «Издательский дом «Вече», 2012

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

Предисловие

Звание Героя Советского Союза – самое высокое и почетное звание в советской наградной иерархии. Оно было учреждено постановлением ЦИК СССР от 16 апреля 1934 года: «1. Установить высшую степень отличия – присвоение за личные или коллективные заслуги перед государством, связанные с совершением геройского подвига, звания Героя Советского Союза.

2. Звание Героя Советского Союза присваивается исключительно постановлением Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

3. Героям Советского Союза выдается особая грамота...»

Впервые звание Героя Советского Союза было присвоено постановлением ЦИК СССР от 20 апреля 1934 года семерым летчикам за спасение полярной экспедиции и экипажа ледокола «Челюскин» (М.В. Водопьянову, И.В. Доронину, Н.П. Каманину, С.А. Леваневскому, А.В. Ляпидевскому, В.С. Молокову и М.Т. Слепневу).

Постановлением ЦИК СССР от 29 июля 1936 года было впервые учреждено Положение о звании Героя Советского Союза. Оно вводило порядок вручения Героям Советского Союза, кроме грамоты ЦИК, еще и ордена Ленина – высшей награды СССР. Ордена Ленина задним числом были вручены 11 Героям, удостоенным этого звания до выхода постановления.

2 ноября 1938 года за беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток на двухмоторном самолете АНТ-37 «Родина» и проявленные при этом мужество и героизм летчицам Гризодубовой В. С., капитану Осипенко П. Д. и старшему лейтенанту Расковой М. М. было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина. В. С. Гризодубова стала первой женщиной, удостоенной такого высокого звания.

К лету 1939 года в СССР насчитывалось уже 122 Героя Советского Союза (двое из них – летчики С. А. Леваневский и В. П. Чкалов – к тому времени погибли, а 19 званий были присвоены посмертно). Возникшую потребность в выделении данной категории граждан среди других слоев населения решил вышедший 1 августа 1939 года Указ Президиума Верховного Совета СССР «О дополнительных знаках отличия для Героев Советского Союза»: «...В целях особого отличия граждан, удостоенных звания Героя Советского Союза и совершающих новые героические подвиги: 1. Учредить медаль “Золотая Звезда”, имеющую форму пятиконечной звезды... Медаль вручается одновременно с присвоением звания Героя Советского Союза и вручением ордена Ленина». Статья 3-я Указа вносила серьезное изменение в Положение о звании Героя Советского Союза 1936 года, согласно которому звание Героя Советского Союза могло быть присвоено только один раз: «Герой Советского Союза, совершивший вторичный героический подвиг... награждался второй медалью “Герой Советского Союза”, и... сооружается бронзовый бюст на родине Героя». Вручение второго ордена Ленина при повторном награждении не предусматривалось.

29 августа 1939 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых заданий и выдающийся героизм, проявленные в боях с японскими интервентами на реке Халхин-Гол на территории Монгольской Республики, летчики майор С. И. Грицевец и полковник Г. П. Кравченко были первыми удостоены второго звания Героя Советского Союза.

С конца осени 1939 года начинается выдача медалей «Золотая Звезда» по порядку присвоения званий, начиная с самого первого награждения. При этом номер медали соответствовал номеру грамоты ЦИК. Медаль «Золотая Звезда» № 1 была вручена Герою Советского Союза А. В. Ляпидевскому.

К началу Великой Отечественной войны в стране насчитывалось 626 Героев Советского Союза. Пятеро были удостоены этого звания дважды: военные летчики С. И. Грицевец (погиб 16.09.1939 г.), С. П. Денисов, Г. П. Кравченко, Я. В. Смушкевич (арестован, находился под следствием) и полярный исследователь И. Д. Папанин.

Наибольшее количество раз звание Героя Советского Союза было присвоено в годы Великой Отечественной войны – 11 739 (из них – 3051 посмертно).

8 мая 1965 года, накануне Дня Победы, [Президиум Верховного Совета СССР](#) своим Указом утвердил Положение о высшей степени отличия – звании «город-герой» с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». Это почетное звание было присвоено: Волгограду (Сталинград), Киеву, Ленинграду, Москве, Одессе, Севастополю. [Брестской крепости](#) было присвоено звание «крепость-герой». Позднее количество городов-героев было доведено до 12. Ими последовательно стали: Керчь (14.09.1973), Новороссийск (14.09.1973), Минск (26.06.1974), Тула (07.12.1976), Мурманск (06.05.1985), Смоленск (06.05.1985).

Последний раз звание Героя Советского Союза было присвоено [24 декабря 1991 года](#), за участие в водолазном эксперименте, имитирующем длительную работу на глубине 500 метров под водой, младшему научному сотруднику – [водолазному специалисту, капитану 3-го ранга Л. М. Солодкову](#).

Всего за время существования [СССР](#) звания Героя Советского Союза были удостоены 12 862 человека (из них 3266 – посмертно). Дважды Героями Советского Союза стали 154 человека (9 посмертно). Тремя медалями «Золотая Звезда» были награждены трое:

маршал Советского Союза Буденный С. М. (01.02.1958, 24.04.1963, 22.02.1968);

генерал-полковник авиации Кожедуб И. Н. (04.02.1944, 19.08.1944, 18.08.1945);

маршал авиации Покрышкин А. И. (24.05.1943, 24.08.1943, 19.08.1944).

Четырьмя медалями «Золотая Звезда» награждены два человека:

Маршал Советского Союза Жуков Г. К. (29.08.1939, 29.07.1944, 01.06.1945, 01.12.1956)

и

Маршал Советского Союза Брежнев Л. И. (18.12.1966, 18.12.1976, 19.12.1978, 18.12.1981).

В общем числе Героев Советского Союза – 95 женщин, среди них летчик-космонавт С. Е. Савицкая, удостоенная этого звания дважды.

44 гражданам зарубежных государств было присвоено звание Героя Советского Союза, в том числе единственной женщине иностранке А. Т. Кживонь – рядовой-автоматчице дивизии им. [Т. Костюшко](#) Войска Польского, удостоенной этого звания посмертно 11.11.1943 г.

На лиц, которым было присвоено звание Героя Советского Союза, обрушивались всенародная слава, почет и любовь. Их портреты печатали в газетах, а имена становились известны на всю страну. Но не все смогли вынести такое бремя славы. Свыше 100 человек в разное время и по разным причинам были лишены почетного звания. Многие из их числа были впоследствии восстановлены в звании Героя. [Ошибка! Недопустимый объект гиперссылки.](#) в связи с необоснованным представлением к награждению. В настоящее время лишенными звания Героя Советского Союза по тем или иным причинам (в подавляющем большинстве за преступления) числятся 73 человека.

В предлагаемой вашему вниманию книге прослеживается судьба тех Героев Советского Союза, которые были возвышены властью и вознесены на небывалую высоту, а затем были ею же лишены самого главного и дорогого – жизни.

Разные причины лежали в основе расстрела того или иного Героя Советского Союза. Большинство подверглось незаконным репрессиям. Незадолго до начала Великой Отечественной войны была арестована очередная большая группа высших офицеров. Среди них было и несколько удостоенных звания Героя. Фабрикуемое дело между собой работники НКВД стали называть как «заговор Героев». Но новому громкому процессу помешала война. Мало кому повезло выйти на свободу. Большинство было расстреляно без суда и следствия в период с октября 1941 по март 1942 года. Среди них оказалось и 7 Героев Советского Союза (дважды Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации Я. В. Смушкевич; Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации И. И. Проскуров; Герой Советского Союза, генерал-лейте-

нант авиации Е. С. Птухин; Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации П. И. Пумпур; Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации П. В. Рычагов; Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Э. Г. Шахт; Герой Советского Союза, генерал-полковник Г. М. Штерн).

За неудачи в первые месяцы Великой Отечественной войны были арестованы и расстреляны 2 Героя Советского Союза – генерал армии Д. Г. Павлов и генерал-майор авиации С. А. Черных.

Репрессии среди командного состава армии продолжились и в послевоенный период, вплоть до смерти И. В. Сталина. В это время были расстреляны 3 Героя Советского Союза (гвардии генерал-полковник В. Н. Гордов, летчик, майор М. И. Косса и генерал-майор (бывший Маршал Советского Союза) Г. И. Кулик).

Все вышеперечисленные 12 расстрелянных Героев Советского Союза были признаны невиновными за отсутствием в их действиях состава преступления и реабилитированы в период с 1956 по 1966 год.

Но были среди расстрелянных Героев Советского Союза и те, кто своими делами и поступками реально заслужил пулю в затылок. Особняком среди них стоит фигура летчика, гвардии подполковника П. В. Полоза, убившего в бытовой ссоре в состоянии аффекта двух человек.

Другую категорию расстрелянных Героев представляют вставшие на путь измены и перешедшие на сторону врага в годы Великой Отечественной войны летчики: старший лейтенант Б. Р. Антилевский и капитан С. Т. Бычков. В послевоенный период их дела также не раз подлежали пересмотру, но даже по прошествии многих лет за свои деяния они так и не были реабилитированы.

Часть первая. «Заговор героев»

Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Проскуров Иван Иосифович 18.02.1907—28.10.1941

Иван Иосифович Проскуров родился 18 февраля 1907 года в украинской семье в селе Малая Толмачка Запорожской области. Его отец работал ремонтным рабочим на железной дороге, но в 1914 году вместе с домочадцами переехал в поселок Верхняя Хортица. Сдружившись с детьми живших по соседству немцев-колонистов, Иван легко и быстро освоил разговорный немецкий язык. Стремясь дать сыну достойное образование, отец направляет его в 1914 году на учебу в Александровское (Запорожское) железнодорожное училище. Но учебу вскоре пришлось оставить, виной тому была начавшаяся в стране Гражданская война.

Иван Проскуров рано начал трудовую деятельность – с 11 лет помогал родителям в домашнем хозяйстве, а в 15 лет нанялся батраком к немцам-колонистам в п. Хортица. В августе 1924 года он устроился помощником вагранщика в литейный цех завода имени Ф. Энгельса в г. Запорожье. Еще в 1923 году Иван Проскуров стал комсомольцем, и потому найти общий язык с молодежью предприятия ему не составило труда. Вместе с профессиональными навыками быстро рос и его авторитет среди работников завода как борца за их социальные права. В 1926 году Иван Проскуров был избран председателем районного секретариата профсоюзов в селах Хортица и Токмаковка. В этой должности он проработал два года.

В октябре 1927 года И. Проскуров был принят в ряды коммунистической партии. Для повышения образовательного уровня его посылают на учебу на рабфак (рабочий факультет) сельскохозяйственного института в г. Харькове. Закончив его в мае 1930 года, Проскуров становится студентом Харьковского института механизации и электрификации сельского хозяйства.

В апреле 1931 года Ивана Проскурова призывают в ряды Красной Армии. В это время по стране гремел клич: «Комсомолец, на самолет!» Сам Проскуров позже вспоминал: «Я даже побаивался летного дела, но меня вызвали в райком комсомола и там сагитировали пойти в летную школу»¹. Так по комсомольской путевке он стал курсантом 7-й Сталинградской военной школы пилотов. Годы учебы пролетели быстро. И в декабре 1933 года Иван Проскуров становится летчиком-инструктором во 2-й легкобомбардировочной эскадрилье в 23-й авиабригаде Московского военного округа, дислоцировавшейся в г. Монино. В марте – мае 1934 года он оканчивает курсы командиров кораблей при Военной школе морских летчиков и летнабов в г. Ейске. После чего становится командиром экипажа тяжелого бомбардировщика ТБ-3.

В 1934 году именно экипажу Проскурова было поручено произвести испытание модифицированного самолета ТБ-3, предназначенного для переброски десантных войск. Решительность, смелость и прекрасные организаторские способности были быстро замечены командованием. В декабре 1934 года Иван Проскуров становится командиром авиационного отряда. Не останавливаясь на достигнутом, он продолжает совершенствовать свои летные качества, завоевывая все больший авторитет среди сослуживцев. Все знали: если за дело берется Проскуров, за его исход можно не волноваться, все будет выполнено точно и в срок. Поэтому когда осенью

¹ Кузнецов Н. Г. На далеком меридиане. М.: Наука, 1971. С. 205.

1935 года перед командованием части встал вопрос, кому поручить ответственное задание, выбор без колебания пал на И. Проскурова.

В октябре 1935 года в столице Румынии г. Бухаресте проходил Международный авиационный слет. На нем экипаж под командованием Проскурова занял 1-е место в соревнованиях по набору высоты. Это было большое достижение всей советской авиации на международной арене. 25 мая 1936 года за успехи в боевой, политической и технической подготовке старший лейтенант И. И. Проскуров был награжден орденом Красной Звезды.

20—22 июля 1936 года самолет АНТ-25 под командованием Валерия Чкалова совершал рекордный беспосадочный перелет Москва – Петропавловск-Камчатский – остров Удд (ныне о. Чкалов). Вся страна с интересом и тревогой наблюдала за полетом. За 56 часов 20 минут экипаж Чкалова пролетел 9347 километров. 22 июля 1936 года при посадке на острове Удд самолет получил повреждение. Потребовалось срочно доставить из Москвы группу авиаспециалистов и запчастей для его ремонта. Нарком обороны маршал К. Е. Ворошилов приказал осуществить операцию в течение трех суток.

Ответственное задание поручили командиру отряда 89-й тяжелобомбардировочной эскадрильи старшему лейтенанту И. И. Проскурову. В состав экипажа были включены только проверенные летчики, настоящие мастера своего дела. Штурманом был назначен Гавриил Михайлович Прокофьев.

Почти весь полет проходил в сложных условиях. До Омска пришлось лететь в сплошной пелене густого дыма от лесных пожаров. После Омска была низкая облачность, попытку пробиться к чистому небу пришлось оставить на высоте четырех тысяч метров, т. к. разрежение воздуха стало плохо сказываться на пассажирах. За Красноярском самолет попал в сильный дождь с грозой. В районе Байкала погода разгулялась не на шутку. Четырехмоторный тяжелый бомбардировщик ТБ-3 бросало как игрушку. Из-за воздушной болтанки опасно задвигались грузы внутри самолета. Механики ремонтной бригады бросились крепить их швартовку. Оба пилота самолета еле справлялись с управлением. А над восточным побережьем Байкала погода была отличной. Благодаря мастерству пилотов и штурмана почти за сутки была пройдена большая часть пути.

После небольшого отдыха полет продолжился. В Хабаровске участников перелета встретил маршал В. К. Блюхер. Благодаря и обнимая каждого из обросших, измученных, но счастливых летчиков, он приговаривал: «Орлы! Ну настоящие орлы!»

19 августа 1936 года нарком обороны СССР К. Е. Ворошилов издал приказ № 0124, в котором говорилось: «За образцовую работу по подготовке корабля к перелету в короткий срок (один день) и отличное выполнение самого полета из Моноино в Хабаровск... расстояние 6860 км преодолено за 29 часов 47 минут летного времени, на сутки ранее назначенного мною срока, без всяких происшествий в пути... объявляю благодарность всему составу экипажа и награждаю старшего лейтенанта т. Проскурова И. И. именными золотыми часами»².

Обратно к месту своей дислокации Проскуров и Прокофьев возвращались поездом. По прибытии им были предоставлены путевки в подмосковный санаторий «Архангельское». На отдыхе из газет они узнают о вспыхнувшем фашистском мятеже в Испании. На помощь испанскому народу из многих стран стали прибывать добровольцы. Проскуров и Прокофьев подают рапорт с просьбой направить их в Испанию. Чтобы не терять зря время, читают всю доступную об Испании литературу и изучают испанский язык.

Получив разрешение и документы, Проскуров и Прокофьев под видом представителей московского автозавода прибыли во Францию для изучения опыта работы в фирме «Рено». Пробыв в Париже три дня, они нелегально пересекли франко-испанскую границу. Иван

² Печенкин А.А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 28.

Проскуров имел при себе документы на имя чеха Солдатчика. Под этим именем в сентябре 1936 года в составе республиканских Военно-воздушных сил появился новый смелый и отважный летчик.

На вооружении республиканских ВВС находились самолеты устаревших типов: «Бреге-19», «Ньюпор», «Потез-54». Фашистская Германия поставляла генералу Франко современные машины марки «Хейнкель» и «Юнкерс». Итальянские фашисты снабжали самолетами марки «Фиат», «Савойя» и «Капрони». Соперничать с такой современной техникой было тяжело.

В середине октября 1936 года на аэродроме в Альбасете происходило формирование 1-й интернациональной бомбардировочной эскадрильи «Испания». В ней насчитывалось 3 отряда. Два из них имели по три бомбардировщика «Потез-54», а третий – три «Бреге-19» и несколько гражданских самолетов разных марок. В эскадрилье отважно сражались бельгиец Бернер, француз Бурже, итальянец Примо Джибелли, болгарин Волкан Горанов.

Иван Проскуров был зачислен в эскадрилью командиром экипажа бомбардировщика «Потез-54». Это была устаревшая двухмоторная машина французского производства. Ее место скорее должно было быть в музее, чем в боевом строю. Советские летчики в шутку называли ее «протезом». Но выбирать было не из чего.

Иван Проскуров быстро освоил предоставленный в его распоряжение самолет. Рассчитывать на его лётно-технические качества не приходилось. Самолет имел очень малую скорость. С полной бомбовой нагрузкой он развивал не более 270 километров в час. В отличие от СБ, он не мог уйти от вражеских истребителей, а собственное вооружение, как правило, не позволяло «Потезу» самостоятельно себя защитить. Понимая это, Проскуров научился мастерски маневрировать самолетом. Ему удавалось наносить бомбовые удары по вражеским объектам и ускользать от атак фашистских истребителей.

С первых же дней формирования эскадрильи «Испания» приняла участие в боевых действиях. 15 октября 1936 года мятежники генерала Франко начали наступление на Мадрид. Интернациональная эскадрилья наносила бомбовые удары по частям фашистов. Возвратившись с одного боевого задания, летчики получали новое. Чтобы наносить врагу больший урон, вместе с четырьмя 100-килограммовыми бомбами наружной подвески брали в самолет по 50 мелких осколочных и зажигательных бомб, которые сбрасывали вручную, как в годы Первой мировой войны.

30 октября 1936 года перед 1-й интернациональной бомбардировочной эскадрилей была поставлена задача нанести удар по скоплению войск и техники мятежников в Навалькарnero, в 30 километрах юго-западнее Мадрида. На обратном пути летчики должны были произвести воздушную разведку дорог, идущих от Толедо на север к фронту, обратив особое внимание на населенные пункты Гриньон, Кубас, Ильескас.

Этот район интенсивно патрулировался вражескими истребителями, поэтому было принято решение вылететь на задание ночью, за час до рассвета. Удар предполагалось нанести 6 самолетами. Однако при старте выяснилось, что моторы 3 машин выведены из строя сторонниками мятежников. В результате с большим опозданием в воздух поднялись экипажи испанца майора Сапилло и советских летчиков-добровольцев старших лейтенантов Горанова и Проскурова.

Из-за недоговоренности и темноты группа в воздухе долго не могла собраться вместе. Летали по кругу, пока не рассвело. Во время полета ведущий майор Сапилло изменил маршрут. Вместо того чтобы обойти Мадрид с севера, как это было указано в задании, он повел группу южнее Мадрида. В результате почти 60 километров самолеты республиканцев летели над территорией мятежников, параллельно линии фронта. Как потом оказалось, делал это Сапилло с предательской целью, чтобы дать фашистам возможность вызвать истребители.

Летчики прекрасно понимали, на какой риск идут, – рассвет уже наступил, и встреча в воздухе с врагом была неизбежной. Так оно и произошло. На пути к цели группу атаковали пять франкистских истребителей «Хейнкель-51». У «потеза» Горанова был поврежден один мотор, и он стал отставать от ведущего. Иван Проскуров поспешил на помощь товарищу. Он снизил скорость и вместе с экипажем Горанова отбил от истребителей противника. После нанесения бомбового удара по цели самолеты республиканцев подверглись новым атакам истребителей мятежников. «Потез» Горанова был подбит и приземлился на нейтральной полосе. Самолет Проскурова, сильно изрешеченный пулями, на одном моторе совершил вынужденную посадку на виноградное поле, немного не дотянув до своего аэродрома.

Несмотря на неудачу, И. И. Проскуров продолжает рваться в бой. В своей записной книжке он фиксирует боевые вылеты, в которых принимает участие: «16 ноября 1936 г. – полет в Кадикс, бомбили порт и оружейный завод в С.-Карлос. Попадания хорошие. 9 января 1937 г. – полет на Мадридский фронт для бомбежки Коса де Кампо. Встретили около 20 истребителей»³.

За успехи в деле оказания помощи республиканскому правительству 2 января 1937 года старший лейтенант Иван Иосифович Проскуров был награжден орденом Красного Знамени.

3 февраля 1937 года, после отъезда из Испании Героя Советского Союза Эрнста Шахта, Иван Проскуров был назначен командиром 1-й эскадрильи бомбардировщиков. На вооружении эскадрильи стояли советские бомбардировщики СБ, которые даже с полной нагрузкой могли уйти от любого вражеского истребителя. По состоянию на 14 февраля 1937 года в эскадрилье Проскурова имелось 9 самолетов (5 СБ базировались в Сан-Хавиер, а 4 – в Сан-Клименте). Штурманом в экипаже Проскурова стал старый друг и проверенный в боях товарищ Гавриил Прокофьев. Он вспоминал об этих днях: «В этот период с особой силой раскрылись его организаторские способности и талант мужественного воздушного бойца»⁴.

В марте 1937 года генерал Франко предпринимает попытку захватить Мадрид со стороны провинции Гвадалахара. Главный удар должны были нанести части итальянского экспедиционного корпуса, в который входили четыре дивизии. 8 марта воздушная разведка сообщила, что по Французскому шоссе в сторону Гвадалахары движется многокилометровая колонна танков и автомашин с пехотой. Воздушное прикрытие отсутствовало, так как погода стояла очень плохая. Фашисты были убеждены в том, что республиканские летчики тоже не смогут летать. Но они жестоко просчитались.

Перед эскадрилей старшего лейтенанта Проскурова была поставлена задача произвести бомбардировку основной станции снабжения итальянского корпуса – Сигуэнса. Для достижения внезапности он вывел эскадрилью к цели с востока, откуда противник меньше всего ожидал налета. Шли на предельно малой высоте, прикрываясь холмистой местностью. Незаметно для противника эскадрилья подошла к цели. Станция оказалась до предела забитой железнодорожными составами, среди которых выделялся эшелон с горючим. Можно было бомбить не целясь. Взрыв цистерн превратил Сигуэнсу в огненный ад. Проскуров развернул бомбардировщики в сторону шоссе. На колонну фашистов обрушился шквал пулеметных трасс. Паника охватила итальянцев. Грузовики, потеряв управление, сталкивались и горели, уцелевшие солдаты разбегались.

С 9 марта 1937 года республиканские ВВС организовали конвейер воздушных налетов, в котором принимало участие 45 истребителей, 15 штурмовиков и 11 бомбардировщиков. Пока одна группа наносила удар, другая шла к цели, третья заправлялась, четвертая уже взлетала. Эскадрилья Проскурова совершала по несколько вылетов в день.

³ Бондаренко А. Авиация продолжает отставать... «Красная звезда», 19.02.2002.

⁴ Печенкин А.А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 29.

Всего на гвадалахарском направлении было сделано 142 самолето-вылета, сброшено 492 бомбы и выпущено 200 тысяч пуль. Вражеская колонна понесла серьезный урон. У итальянского экспедиционного корпуса было выведено из строя не менее 1500 человек убитыми, 1200 попали в плен, уничтожено 200 автомашин, 65 пушек, 13 гаубиц, около 500 станковых пулеметов.

12 марта остатки частей итальянского экспедиционного корпуса перешли к обороне, но, не выдержав наступления республиканской пехоты, обратились в бегство. Фашисты назвали этот разгром «чудом под Гвадалахарой». И это при том, что у мятежников на данном участке фронта было вдвое больше самолетов.

Успех давался нелегко, были и потери. К середине апреля в республиканских ВВС насчитывалось всего пятнадцать бомбардировщиков СБ, а в эскадрилье старшего лейтенанта Проскурова осталось лишь пять самолетов.

21 апреля 1937 года И. И. Проскуров был назначен командиром группы по взаимодействию с Военно-морским флотом республиканской Испании. В своей записной книжке Иван Иосифович отметил: «Принял группу, прямо страшно подумать – за полгода от командира отряда до командира группы. Думаю справиться так, как и раньше, с поручаемой работой»⁵.

Экипажи самолетов СБ не были предназначены для полетов над морем. Однако обстановка требовала совершать невозможное, и «проскуровцы» стали настоящими морскими летчиками. Адмирал флота Герой Советского Союза Н. Г. Кузнецов, бывший в Испании военноморским советником, высоко оценил боевую работу Проскурова: «Это был мужественный человек. Когда ему предлагал лететь бомбить Гранаду или Малагу, он больше интересовался, хватит ли горючего, в какое время лучше появиться над объектом, и меньше всего думал о том, насколько это опасно. Вместе со своим штурманом Г. Прокофьевым он водил свой отряд на предельный радиус действия, как на суше, так и на море»⁶.

24 мая 1937 года группа Проскурова произвела несколько воздушных налетов на порт Пальма. В Дневнике боевых действий указывается: «С высоты 3000 м 8 СБ одним заходом бомбили три военных корабля в порту Пальма, два из них типа “Канариас” и один неустановленного типа, который бомбометанием разрушен и загорелся. По кораблям типа “Канариас” были прямые попадания. Один СБ сбросил 4 бомбы на военные объекты в Пальма. Во время бомбометания велся сильный огонь ЗА и 5 истребителей типа “брета” безуспешно пытались атаковать СБ. Через 5 минут вторая группа (5 сам. СБ) одним заходом в противоположном направлении первому с высоты 3000 м бомбила третий корабль типа “Канариас”, находившийся в 800 м от первых двух. Бомбы упали на мол и военные здания. Во второй половине дня пять СБ вторично бомбили Пальму, дав прямые попадания в неизвестный военный корабль. После всех бомбометаний все СБ благополучно вернулись обратно»⁷.

26 мая 1937 года налет был повторен. Дневник боевых действий сообщает: «9 СБ снова бомбили порт Пальма. Попаданий в корабли не было, но во время налета была уничтожена итальянская двухмоторная летающая лодка-катамаран Savoia SV.55X»⁸.

29 мая 1937 года республиканскому командованию стало известно, что франкисты планируют захватить транспорт «Магальянес», шедший из СССР с добровольцами и грузом военной техники. Что бы не допустить этого, было принято решение нанести удар по порту Ивиса (Балеарские острова). В операции участвовали 3 эсминца и 2 бомбардировщика СБ из группы Проскурова. Первыми к порту подошли эсминцы, однако, начав обстрел, они заметили в порту большой незнакомый военный корабль и прекратили стрельбу. В это время над портом появи-

⁵ Бондаренко А. Авиация продолжает отставать... «Красная звезда», 19.02.2002.

⁶ Кузнецов Н.Г. На далеком меридиане. М.: Наука, 1971. С. 204–205.

⁷ Абросов С.В. В Испании 1936–1939 годы. М., 2003. С.103.

⁸ Абросов С.В. В Испании 1936–1939 годы. М., 2003. С.103.

лись бомбардировщики, которые сбросили несколько 100– и 50-килограммовых бомб. Удача сопутствовала экипажу старшего лейтенанта Н. А. Острякова (штурман – старший лейтенант Г. К. Левинский). Две пятидесятикилограммовые бомбы попали в корабль, а одна разорвалась рядом с бортом.

Однако впоследствии оказалось, что корабль не принадлежал мятежникам генерала Франко. Это был германский броненосец «Deutschland», имевший водоизмещение 15 900 тонн, максимальную скорость 28 узлов и 926 членов экипажа. Хотя на корабле было мощное зенитное вооружение, состоявшее из 24 орудий калибром от 20 до 88 мм, это не спасло его от налета. Бомбы, попавшие в район передней надстройки и в центральную часть корпуса, около башни № 3, вызвали серьезный пожар. Огнем был уничтожен один из двух гидросамолетов, находившихся на палубе корабля. Были выведены из строя башня № 3 и один из котлов. В результате налета погибло 24 члена экипажа и 82 получили ранения.

В своей записной книжке И. И. Проскуров отметил: «29 мая 1937 г. – За эти два дня организовал два вылета всей группой. Результаты замечательные. Штурманы танцуют от результатов бомбежки»⁹.

В июне 1937 года Иван Иосифович Проскуров был отозван в Советский Союз. На Родине его ждал почет и заслуженная награда. Нарком обороны маршал К. Е. Ворошилов направил И. В. Сталину представление на присвоение семнадцати военнослужащим звания Героя Советского Союза. В шестом пункте указывалось: «Ст. лейтенант ПРОСКУРОВ Иван Иосифович. Командир отряда 89 тяжелобомбардировочной авиационной эскадрильи. В Испании командир эскадрильи СБ. Награжден орденом “Красная Звезда” в 1935 г. и орденом “Красное Знамя” 2.1.1937 г.

Налеты скоростных бомбардировщиков республиканской авиации на аэродромы, станции и склады, другие объекты противника производились без прикрытия истребителями и в большинстве случаев сопровождалась самостоятельными воздушными боями, которые самолетам СБ приходилось вести с истребителями противника. В этих трудных условиях т. ПРОСКУРОВ выполнил 46 боевых полетов продолжительностью свыше 120 часов, из коих большинство по объектам (целям), расположенным в глубоком тылу противника и защищенным зенитной артиллерией и истребительной авиацией. Этими налетами противнику были нанесены громадные потери на его аэродромах – сожжены и разбиты десятки самолетов, на железнодорожных путях и станциях – уничтожены многие воинские эшелоны, и на фронте – выводилась из строя и деморализовывалась живая сила мятежников.

Во всех этих многочисленных боевых операциях т. ПРОСКУРОВ обнаруживал исключительное мужество, спокойствие и выдержку. Его самолет не раз оказывался пробитым осколками снарядов зенитной артиллерии и пулями истребителей.

Тов. ПРОСКУРОВ пользуется заслуженной репутацией исключительно смелого, хладнокровного и храброго бойца и командира»¹⁰. И. В. Сталин, ознакомившись с документом, вычеркнул слова «ст. лейтенант» и вписал «майор».

21 июня 1937 года Постановлением Центрального Исполнительного Комитета СССР пяти командирам Рабоче-Крестьянской Красной Армии за образцовое выполнение специальных заданий Правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза и проявленный в этом деле героизм было присвоено звание Герой Советского Союза с вручением ордена Ленина. На следующий день, 22 июня 1937 года, список военнослужащих был опубликован в газете «Правда». Под номером 5 в нем значился майор Проскуров Иван Иосифович. После

⁹ Бондаренко А. Авиация продолжает отставать... «Красная звезда», 19.02.2002.

¹⁰ Печеникин А. А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 30.

учреждения медали «Золотая Звезда», как особого знака отличия для Героев Советского Союза, ему была вручена медаль № 33.

После «специальной командировки» Ивану Иосифовичу был предоставлен отпуск, который он провел с семьей в санатории в г. Сочи. После непродолжительного отдыха он вернулся к исполнению воинских обязанностей.

Его карьера начинает стремительно развиваться. 16 июля 1937 года майор Проскуров назначается командиром 54-й авиационной бригады Киевского военного округа, расквартированной в г. Белая Церковь. Через несколько месяцев ему было присвоено воинское звание «полковник», а 12 декабря 1937 года его избирают депутатом Верховного Совета СССР 1-го созыва. 22 февраля 1938 года И. И. Проскурову присваивается воинское звание «комбриг» и он награждается медалью «XX лет РККА».

В мае 1938 года комбриг Проскуров становится командиром 2-й авиационной армии особого назначения, штаб которой располагался в Воронеже. В состав армии входили две тяжелобомбардировочные, одна легкобомбардировочная и одна истребительная авиабригады, которые насчитывали до 260 самолетов. Авиационная армия особого назначения являлась оперативным объединением авиации резерва Главнокомандования РККА и предназначалась для выполнения самостоятельных оперативных и стратегических задач.

9 февраля 1939 года Ивану Иосифовичу Проскурову было присвоено воинское звание «комдив». В результате за неполных два года он прошел путь от старшего лейтенанта до генерала. Главной причиной такой бурной карьеры было то, что обезглавленная репрессиями Красная Армия нуждалась в командирах высшего ранга. На место расстрелянных и посаженных комкоров, комдивов и полковников выдвигались майоры, капитаны и лейтенанты. У многих из них не было необходимого образования и знаний, но они имели опыт боевых действий в Испании и Китае, на Хасане и Халхин-Голе.

Весной 1939 года в судьбе и военной карьере И. И. Проскурова произошел крутой поворот. Он как мог противился новому назначению. Адмирал флота, Герой Советского Союза Н. Г. Кузнецов вспоминает, как Иван Иосифович с горечью ему рассказывал: «Я убедительно просил начальство не поручать мне дело, которое я не знаю и не люблю, но не помогло»¹¹.

14 апреля 1939 года комдив Проскуров был назначен начальником 5-го (разведывательного) управления РККА и заместителем наркома обороны СССР. В июне 1939 года его также включили в состав Главного военного совета Наркомата обороны.

Ивану Иосифовичу досталось тяжелое наследство. За два года он был уже пятым начальником Разведуправления Красной Армии. В июне 1937 года Сталин заявил, что наша разведка нуждается в радикальной чистке, так как засорена врагами народа и иностранными шпионами. В результате были расстреляны один за другим начальники военной разведки: комкор С. П. Урицкий, армейский комиссар 2-го ранга Я. К. Берзин, комдив А. Г. Орлов и старший майор госбезопасности С. Г. Гендин. Были репрессированы начальники многих отделов и подразделений Разведуправления. Из-за границы было отозвано и расстреляно большое количество разведчиков, военных атташе и их помощников.

Проскуров начинает набирать новые кадры. Это было нелегко. Многие из приглашаемых на работу офицеров, зная о трагической судьбе своих предшественников, отказывались. Иван Иосифович уверял всех, что у него большие полномочия от самого Сталина. Но этим заявлениям мало кто верил. Все знали, что никакой очередной новый замнаркома не сможет противостоять произволу всесильного НКВД.

Тем не менее в 1939 и 1940 годах обстановка несколько улучшилась: репрессии в армии сократились, с трудом восстанавливались прерванные контакты с зарубежной агентурой. Проскуров в отличие от многих больших начальников не пытался выглядеть всезнающим,

¹¹ Кузнецов Н.Г. На далеком меридиане. М.: Наука, 1971. С. 206.

не считал для себя зазорным учиться у подчиненных, советоваться с немногими уцелевшими профессионалами. Но работать было трудно. В Советском Союзе, так же как и во многих других странах, имелись противоречия и постоянное соперничество между военной разведкой и другими спецслужбами. А если учесть, что во главе НКВД стоял опытный политический интриган Л. П. Берия, станет ясно, насколько сложным было положение Проскурова, который не являлся политической фигурой и не имел постоянного выхода на генсека. Если Берия бывал у Сталина почти ежедневно, то Проскуров за весь 1939 год посещал кабинет вождя всего 9 раз, а в 1940 году – лишь 4 раза¹².

Семья Проскурова проживала сначала в гостинице «Москва». Позже им была предоставлена квартира в Доме на набережной. В гости к Проскурову часто приходили друзья и товарищи, с которыми он воевал в Испании. Встречи были очень теплыми и радостными. Старшая дочь Ивана Иосифовича Лидия Ивановна вспоминает: «Думается, отец был личностью незаурядной: его любили и уважали. Умный, честный, отзывчивый, справедливый человек, он обладал большой выдержкой, высокой культурой. Я никогда не слышала, чтобы он повышал на кого-нибудь голос. Отец был очень аккуратным, подтянутым. Военная форма сидела на нем как влитая. Подворотнички к форменным рубашкам пришивал сам – курсантская привычка.

Отец был очень внимателен к семье, использовал любую возможность для занятий с нами – детьми. Он учил меня плавать, ездить на велосипеде, водить машину – да-да, несмотря на мой возраст (13–14 лет), всерьез. Покупал интересные книги. Хотел, чтобы мы больше бывали на выставках, в музеях, театре. Дважды я с отцом была в Кремле, в Георгиевском зале: на приеме по случаю возвращения папанинцев с Северного полюса и на заключительном концерте декады белорусского искусства, мама не смогла пойти. В 1940 году, после окончания 6 класса отец отправил меня с мамой на экскурсию в Ленинград, чтобы мы ознакомились с этим замечательным городом. Он старался привить нам интерес к культуре, развить любознательность. Я всегда чувствовала в отце товарища. Он говорил со мной как со взрослым человеком, на равных, умел меня понять. С ним я ничего не боялась, все казалось ясным и простым. Отец был моим преданным и надежным другом. В то время наша жизнь была очень насыщенной, радостной, светлой»¹³.

Начавшаяся 30 ноября 1939 года война с Финляндией вскрыла многие недостатки в боеготовности Красной Армии. Разведка не была исключением. За время боев зимой 1939–1940 годов И. И. Проскуров несколько раз выезжал в действующую армию для организации разведывательно-диверсионных отрядов и оказания помощи войсковой разведке.

С 14 по 17 апреля 1940 года в ЦК ВКП(б) при присутствии И. В. Сталина состоялось совещание начальствующего состава Красной Армии по сбору опыта боевых действий против Финляндии. 17 апреля на утреннем заседании с докладом выступил начальник Главного разведывательного управления Генерального штаба комдив Проскуров: «Докладываю некоторые выводы по опыту и состоянию работы разведывательной службы Красной Армии. Разведке в выступлениях многих командиров доставалось как будто больше всего.

СТАЛИН. Нет, еще будет.

ПРОСКУРОВ. Я бы был очень рад, чтобы разведку, начиная с сегодняшнего дня как следует потрясли, обсудили. Всякими вопросами занимались, а разведкой мало.

Что мы знали о белофиннах? Мы считаем, что для общих расчетов сил подавления противника разведка имела необходимые отправные данные. Разведка эти данные доложила Генштабу. Это не заслуга теперешнего состава Разведывательного управления, так как основные данные относятся к 1937–1938 гг. Мы знали к 1 октября 1939 г., что Финляндия создала на

¹² Печеникин А.А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 31.

¹³ Печеникин А.А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 31.

Карельском перешейке три оборонительных рубежа и две отсечных позиции. Первый оборонительный рубеж, предназначенный для частей прикрытия, располагался непосредственно около границы и упирался флангами в Ладожское озеро и Финский залив, имея в длину [более 100]. Его укрепления состояли главным образом из сооружений полевого типа: окопы стрелковые, пулеметные, артиллерийские. Были и противотанковые сооружения. Имелось также небольшое количество железобетонных, каменных и деревоземляных точек, общая численность которых доходила до 50. Это так называемое предполье.

Второй оборонительный рубеж, который был известен разведке на 1 октября 1939 г. Второй оборонительный рубеж начинался от Финского залива и проходил через Ремнети, Сумма, Мялькел и другим пунктам и далее по северному берегу Сувантоярви. Общая система обороны строилась на создании 13 узловых сопротивлений, так называемых центров сопротивлений по использованию рек и озер.

Третий оборонительный рубеж был представлен узлом сопротивления в районе Выборга, в котором имелось до 10 артиллерийских железобетонных точек. К 1 октября 1939 г. было установлено наличие в укрепленных районах до 210 железобетонных и артиллерийских точек. Всего было 210 точек. Эти точки нанесены на схемы, был альбом, который, как говорил сам тов. Мерецков, все время лежал у него на столе.

МЕРЕЦКОВ. Но ни одна не соответствовала.

ПРОСКУРОВ. Ничего подобного. Донесения командиров частей и разведки показывали, что большинство этих точек находится там, где указаны на схеме.

МЕРЕЦКОВ. Это ложь. В районе Суммы 12 точек, Корна – 12.

ПРОСКУРОВ. Ничего подобного.

МЕХЛИС. Когда этот материал был передан Генштабу?

ПРОСКУРОВ. До 1 октября 1939 г. К этому же времени было известно, что финны развертывают большие строительные работы.

Было известно, что финны развернули большие строительные работы именно летом 1939 г. Агентура доносила, что идет интенсивное строительство.

В течение лета 1939 г. в различных сводках было указано, что идет подвозка большого количества различного строительного материала. Точных данных во вторую половину 1939 г. мы не имели.

Все имеющиеся сведения об укреплениях и заграждениях были разработаны, нанесены на карту в Ленинграде и разосланы в войсковые соединения.

По людским ресурсам, что было известно по данным разведки?

По различным справочникам, которые были изданы, нам было известно, что Финляндия располагает 600 тыс. человек военно-обязанных. Военно-обученных насчитывалось до 400 тыс. человек.

Кроме того, имелась так называемая шюцкоровская организация женщин и мужчин, которая в своих рядах насчитывала до 200 тыс. человек. Итого, по данным разведки видно было, что Финляндия может выставить до 0,5 млн человек.

Таковыми данными мы располагали.

Данные о пистолете Суоми были впервые в сборнике Разведупра, изданном в 1936 г. Подробные данные были даны в справочниках 1939 г. с фотографиями... А у нас, это не в качестве оправдания, автоматическое оружие игнорировали.

Наконец, тов. Шапошников докладывал, что было 16 дивизий, у нас нет таких данных. Было 12 пехотных дивизий, 6 отдельных пехотных полков, до 30 батальонов, около 5 пехотных бригад.

СТАЛИН. В общем 18 дивизий.

ПРОСКУРОВ. Если свести в дивизии – до 18 дивизий.

СТАЛИН. Сколько давала разведка отдельных дивизий?

ПРОСКУРОВ. До 10 дивизий и до 30 отдельных батальонов. Что на самом деле и получилось. Но общий контингент военно-обученных, тов. Шапошников, должен кое-что показывать, это нельзя отбрасывать.

ГОЛОС. Говорят, что пулемет Суоми испытывался у нас в 1936 г. Верно это или нет?

ГОЛОС. У тов. Шестакова, есть у нас такой, данные эти можно получить. Он говорит, что эти пулеметы испытывал в 1936 г.

СТАЛИН. Это ничего не значит. Он может быть известен. 100-зарядный американский пулемет был известен, у чекистов был, но считали, что это полицейское оружие, что в армии это оружие никакого значения не имеет. Оказалось наоборот, что для армии пулемет – в высшей степени необходимое явление, а разведка представляла его исключительно с политической стороны, что для войны он не годится. Так было дело?

ПРОСКУРОВ. О тактике противника были некоторые материалы.

СТАЛИН. Когда издали брошюру о методах войны?

ПРОСКУРОВ. В декабре месяце.

СТАЛИН. Она, говорят, 5–6 лет пролежала.

ПРОСКУРОВ. Были и такие материалы.

СТАЛИН. Это брошюра, которая вышла через две недели после войны. Брошюра о том, как воевать с финнами.

ПРОСКУРОВ. Это не та брошюра, та еще позже вышла.

СТАЛИН. Эта брошюра вышла через две недели после войны. А почему не могла выйти за год?

ПРОСКУРОВ. Потому что лежала в архиве.

СТАЛИН. Ее военный атташе прислал.

ПРОСКУРОВ. Правильно.

СТАЛИН. Вы не могли пожаловаться, что в архиве лежала брошюра, тогда как нужно ее взять было вам, как руководителю разведки.

ПРОСКУРОВ. В архиве есть много неразработанных ценных материалов. Сейчас разрабатываем, но там целый подвал, колоссальное количество литературы, над которой должна работать целая бригада в количестве 15 человек в течение пары лет.

ГОЛОС. Эта литература за это время устареет.

СТАЛИН. Брошюра о том, как будут воевать финны. Не насмешка ли это над всеми и над Красной Армией, что брошюра лежит год с лишним, 5 лет, другие говорят и ее печатают только спустя две недели после войны, чтобы ею могли пользоваться в Красной Армии с запозданием.

ПРОСКУРОВ. Здесь умысла нет.

СТАЛИН. Мы не разведка.

ПРОСКУРОВ. Я вам докладываю, что в разведке в архиве сейчас имеется много материалов, которые мы обрабатываем. Материалов у нас очень много и мы их в ближайшее время выпустим. Только как получается? То, что у нас имеется из материалов из-за границы, не делается достоянием широких масс. Если у нас идет война, мы должны сделать так, чтобы было известно все то же самое, что делается за границей в военном мире.

ГОЛОС. Все засекречено.

ГОЛОС. Причем нужно прямо сказать, что за границей можно купить в витрине, то у нас это будет секретом для Красной Армии.

СТАЛИН. Это манера людей, которые не хотят, чтобы наша Красная Армия знала многое. Вот почему, видимо, у нас все секретное.

КУЛИК. Мы должны добиться такого положения, чтобы то, что сегодня появляется в печати за границей, было на следующий день известно нашей Красной Армии.

СТАЛИН. Нужно создать группу при Генеральном штабе, чтобы она пользовалась всеми материалами, чтобы она имела возможность посылать своих людей за границу, которые бы присылали материалы открыто, никаких секретов нет.

КУЛИК. У нас сейчас все засекречено.

СТАЛИН. Я не знаю, у вас вся власть была в руках, вы являетесь заместителем наркома, почему вы ничего не предприняли?

КУЛИК. Я этот вопрос ставил перед наркомом.

СТАЛИН. Вы являетесь заместителем наркома и могли обратиться к наркому и сказать о создавшемся положении.

КУЛИК. У нас нужно будет ввести новую систему.

ГОЛОС. Иностранные военные журналы являются секретными для нашей Красной Армии.

ПРОСКУРОВ. Потому что в этих журналах есть всякая клевета о Красной Армии.

ГОЛОС. Нельзя Генеральный штаб держать в стороне. Материалы обязан обрабатывать Генеральный штаб.

ПРОСКУРОВ. Я могу только доложить, если бы здесь сидящие товарищи прочли хотя бы 20 % той литературы, которую рассылает Разведывательное управление, то ни у кого не было бы смелости сказать о том, что у нас в этом отношении ничего нет.

СТАЛИН. Все засекречено.

ПРОСКУРОВ. Кто запрещает читать секретную литературу.

ГОЛОС. Возьмите такое дело. За границей ежедневно выпускается бюллетень иностранных военных известий, а у нас в открытом виде он не распространяется.

СТАЛИН. Почему?

ПРОСКУРОВ. Там есть клевета на Красную Армию.

СТАЛИН. Интересные выборки нужно делать.

ПРОСКУРОВ. В зарубежном вестнике помещаются всякие иностранные статьи.

СТАЛИН. У вас душа не разведчика, а душа очень наивного человека в хорошем смысле слова. Разведчик должен быть весь пропитан ядом, желчью, никому не должен верить. Если бы вы были разведчиком, вы бы увидели, что эти господа на Западе друг друга критикуют: у тебя тут плохо с оружием, у тебя тут плохо, вы бы видели, как они друг друга разоблачают, тайны друг у друга раскрывают, вам бы схватиться за эту сторону, выборки сделать и довести до сведения командования, но душа у вас слишком честная.

ПРОСКУРОВ. Не читают разведывательных материалов. Вот я доложу, сводка по востоку и западу выпускается секретно, потому что тут дислокация частей, политико-моральное состояние.

СТАЛИН. Это легально для всех издается?

ПРОСКУРОВ. Нет, секретно.

СТАЛИН. Почему?

ПРОСКУРОВ. Потому что тут дислокация германских частей.

СТАЛИН. Можно назвать сообщение несуществующей газеты, несуществующего государства, что-либо в этом роде, или по иностранным данным и т. д. и пустите это в ход. Надо уметь это делать. Фирму можно снять, а существо оставить и преподать людям открыто, ведь есть у нас журналы, газеты.

ПРОСКУРОВ. Всем не секрет, что если на бумаге написано “секретно”, то прочитают, а если простое издание, то говорят это чепуха. (Смех). Я убежден, что большие начальники так относятся к этому.

СТАЛИН. У нас очень большое количество комсостава – среднего состава и для них надо открыть это. Надо фирму убрать, а существо, все, что изложено преподать людям, тогда наши люди будут знать в чем дело. Надо открыто написать.

ПРОСКУРОВ. Тогда надо аппарат увеличить.

СТАЛИН. Если это нужно, увеличим.

ПРОСКУРОВ. Я пять раз докладывал народному комиссару об увеличении, но мне срезали, сейчас получилась такая организация, которая еле-еле способна издавать секретную литературу.

СТАЛИН. Покажите результаты работы.

ПРОСКУРОВ. Ведь надо сказать, что толковой разведки у нас нет, значит ее надо разворачивать, поэтому сейчас нужно больше людей, которые бы работали над разведкой. Мне так народный комиссар говорит, покажите прежде всего товар лицом, тогда дадим людей. Кто же будет показывать, некому показывать, людей недостаточно, они малоопытные, поэтому их надо готовить и иметь побольше.

СТАЛИН. Разведка начинается с того, что официозную литературу, оперативную литературу надо взять из других государств, военных кругов и дать. Это очень верная разведка.

Разведка не только в том состоит, чтобы тайного агента держать, который замаскирован где-либо во Франции или в Англии, не только в этом состоит. Разведка состоит в работе с вырезками и с перепечаткой. Это очень серьезная работа. Смотрите, вот сейчас идет война, они будут друг друга критиковать и разоблачать, все тайны будут выносить на улицу, потому что они ненавидят друг друга. Как раз время уцепиться за это и сделать достоянием наших людей. Эта работа непосредственно разведки, самая серьезная. А вы это не считаете...

ПРОСКУРОВ. Я организовал проверку, как читают литературу. С литературой 5-го управления знакомятся только отдельные командиры центральных управлений, отдельные руководящие работники штаба и лишь отдельные работники низового аппарата. Некоторые издания лежат по 3–5 месяцев в сейфе, что лишает возможности знакомить с этой литературой необходимый круг командиров. Они такую литературу, как боевой устав Франции, состояние войск и т. д., не говоря о литературе, имеющей косвенное отношение, не читают.

СТАЛИН. Надо уметь преподнести блюдо, чтобы человеку приятно было есть.

ПРОСКУРОВ. Если попадает материал, надо его читать. Он замечательно напечатан – с иллюстрациями, с картинками.

СТАЛИН. (Показывает книжку). Здесь напечатана дислокация германских войск?

ПРОСКУРОВ. Так точно.

СТАЛИН. Этого нельзя вообще печатать.

ПРОСКУРОВ. Нельзя и секретно?

СТАЛИН. Нужно широко распространять какой тираж?

ПРОСКУРОВ. 3 тыс. никто не может купить, все под номером, секретно.

СТАЛИН. Нельзя такие вещи излагать, вообще печатать нельзя, печатать нужно о военных знаниях, технике, тактике, стратегии, составе дивизии, батальона, чтобы люди имели представление о дивизии, чтобы люди имели понятие о частях, артиллерии, технике, какие новые части есть.

ПРОСКУРОВ. Есть.

СТАЛИН. Это нужно для Генштаба и высшего командного состава.

ПРОСКУРОВ. Для западных округов тоже необходимо.

Факты об изучении разведывательной литературы:

1. В Главном управлении ВВС не читается литература 5-го Управления, в том числе и чисто авиационная. Например, опыт применения ВВС немцами в период польской кампании, устав ВВС Франции, устав ВВС немцев и т. д.

Начальник штаба ВВС даже не видел всей литературы, она хранится у какого-то второго степенного лица и не докладывается.

Начальники отделов, люди которые должны учитывать в своей работе все иностранные новинки, как правило, также литературу не читают.

2. Вот Артиллерийское управление, начальники отделов не читают разведывательных сводок по иностранной технике. Эти сводки после ознакомления с ними начальников информационных отделов Управление направляет в секретную библиотеку. В секретной библиотеке эти книги лежат без всякого движения. Такие книги, как “Артиллерия германской армии”, “Французская армия” и другие читало всего четыре человека.

МЕРЕЦКОВ. Там стоит гриф секретно, домой я не могу взять книгу, а на работе не могу читать, работой нужно заниматься, а поэтому эти книги лежат без всякого движения, никто их не читает. Я не имею права взять книгу домой, положить к себе в портфель, так как она считается секретной. Командир полка совсем не возьмет эту книгу.

СТАЛИН. Кто это так придумал?

ПРОСКУРОВ. Был приказ народного комиссара обороны № 015.

СТАЛИН. Вы же сами ему так предложили, он сам не мог так придумать.

ГОЛОС. Это же приказ о секретной литературе, а зачем литературу секретно издавать?

МЕРЕЦКОВ. Тогда разрешайте брать эти книги для чтения, но только с оговоркой – не терять или что-либо другое сделать с тем, чтобы книги не лежали в библиотеке.

ГОЛОС. Книги должны быть в штабе.

ПРОСКУРОВ. Чем же объяснить, тов. Воронов, что из 50 переведенных статей в Артиллерийском управлении прочитано только 7 статей двумя лицами. Эти статьи без всяких грифов, несекретные.

ГОЛОС. Где это проверяли?

ПРОСКУРОВ. У нас.

СТАЛИН. Нужно заинтересовать людей.

ПРОСКУРОВ. И еще десятки примеров можно привести.

СТАЛИН. Нужно уметь преподнести.

ПРОСКУРОВ. Эти сводки преподносятся в хорошем виде.

СТАЛИН. Человек посмотрит и отбросит эту книгу, введение какое-либо сделали бы что ли. Нужно посмотреть.

ПРОСКУРОВ. Есть, слушаю.

СТАЛИН. Люди завалены работой, эту макулатуру не хотят читать, они ее отбрасывают, в этом № 2 ничего не говорится.

ПРОСКУРОВ. Может быть по этой причине штаб 1-ой Краснознаменной армии эту сводку в течение трех месяцев держал у себя, не рассылал по частям, считая, что эти сводки Разведупр должен рассылать непосредственно в части, т. е. Разведупр должен знать дислокацию частей. Я считаю, что это дикость. Это дело разведали наши чекисты и донесли, что действительно спорили, кому посылать эти сводки.

Вывод ясен, что разведывательную литературу у нас не изучают толком.

Я хочу доложить, что разведка на фронте, в частности разведывательные органы Ленинградского военного округа до начала событий были приведены в боевую готовность. Но здесь встал вопрос – кому руководить войсковой разведкой. Здесь ругали, что агентура не дала данных. Отсюда вывод, что нужно было напирать на войсковую разведку. У меня есть сотни писем с Дальнего Востока и с Запада, с в Урала и из других округов, где пишут одно и то же, что совпадает с оценкой наших разведывательных органов, разведкой еще в мирное время никто не занимается, то же получилось и на войне.

С первых же дней боевой деятельности было установлено, что кадры войсковых разведчиков готовились очень плохо, без учета театра. Этим никто не занимался несмотря на то, что в июне месяце на заседании Главного военного совета, где и вы участвовали, тов. Сталин, когда пересматривали структуру Генерального штаба было принято решение: “Вопросы организации войсковой разведки передать в ведение оперативного управления в Генеральном штабе

РККА, в штабах округов, армий и армейских группах. Переход на новую организацию штабов провести к 1 августа”.

Сейчас разведка не имеет хозяина. Войсковой разведкой никто не занимается. Тысячи писем говорят о том, что разведчики, включая начальников двух отделов корпусов и дивизий, занимаются чем угодно, но не разведкой, ОРБ не готовятся как разведчасти.

СТАЛИН. Что такое ОРБ?

ПРОСКУРОВ. Отдельный разведывательный батальон, имеющийся по штатам в каждой дивизии. Во время военных действий эти батальоны были такими же батальонами, как и прочие. Они ставились на фланги, затыкали ими дыры и т. д. Разведывательные роты в полках, как правило, не использовались.

И самое тяжелое положение, которое мы имеем, это то, что нет подготовленных кадров разведчиков. Я прошу, чтобы вопрос об организации разведки и подготовки разведчиков был рассмотрен Главным военным советом. Генеральный штаб должен иметь аппарат, который бы отвечал за подготовку разведчиков всех родов войск. На практике же получается разрыв. В мирное время разведчиками никто не занимается. В военное время разведкой вынуждено заниматься 5-е Управление, не имеющее аппарата для руководства войсковой разведкой и полномочий на это.

Во время финских событий разведотдел Ленинградского округа забрала себе 7-я армия, остальные армии остались без кадров разведчиков и набирали кого попало. Подготовленных имелось один-два человека. В силу этого разведку армии не могли развернуть в течение одного-двух месяцев. Агентурные отделения состояли из оперативных пунктов (из трех-четырех человек). Конечно, они не могли удовлетворить армию.

СТАЛИН. Что вы предлагаете, как улучшить это?

ПРОСКУРОВ. Я предлагаю принять один из вариантов: или сосредоточить всю разведывательную работу в одних руках, как это делается в иностранных армиях, там имеются так называемые 2-й департамент или 2-е бюро в составе Генерального штаба. У нас создано 5-е Управление, которое должно сосредоточить всю разведку. В нем необходимо создать аппарат, который будет отвечать и руководить войсковой разведкой. Или оставить за 5-м управлением только агентурную разведку.

В Генеральном штабе должен быть такой порядок, чтобы был аппарат, который будет руководить и заниматься разведкой и в мирное, и в военное время. Ведь как ни странно, разведывательные сводки подписывал я, тогда как разведывательные органы по существу не подчинены 5-му Управлению Красной Армии. Надо сказать, что в одно время дело доходило до курьезов. Мы получили извещение от тов. Штерна и от тов. Чуйкова о том, что они не получают данных о разведке.

ГОЛОС. В первое время мы не получали разведывательных данных.

ПРОСКУРОВ. Проверил, куда же пропадают сводки, оказалось, что они не передаются, так как работники Генштаба во главе с тов. Смородиновым считали – какое дело 7-й армии, что делается на участке 8-й армии. Это идиотство. Как же так, командование армии должно было знать, что делается на соседнем участке. Я считаю, что этот вопрос нужно изменить коренным образом. Нужно повернуть мозги нашим большим и малым командирам к разведке, заставить разведкой заниматься. У нас нет точных статистических данных сколько тысяч жизней мы потеряли из-за отсутствия разведки.

Что делала разведка? Здесь товарищи говорили, что трудно было воевать. Я должен буду доложить, что для разведки были такие же сложные условия.

Мы за все время выбросили довольно круглую цифру агентов и надо отметить, что из них большинство погибло.

СТАЛИН. У вас есть один агент в Англии, как его фамилия, Черный, кто он такой?

ПРОСКУРОВ. Он уже здесь, это не агент, а военно-воздушный атташе, комбриг Черный.

СТАЛИН. Он писал, что через несколько дней будет большой налет авиации на нефтепромыслы Баку. Через несколько дней, он писал, сообщит подробности. Прошло шесть дней, прошли две-три недели, а дополнений никаких нет.

ПРОСКУРОВ. Он приехал и ничего не мог доложить.

СТАЛИН. И этот Черный, человек, которому вы верите, сообщил, что 12 тыс. цветных войск вводится в Румынию. Я говорю, что это не может быть. Вы спорите, что он честный человек. Я говорю, что честный человек, но дурак. (Смех).

ПРОСКУРОВ. Товарищ Сталин, вам известно, в каком мы находимся положении?

СТАЛИН. Вот вы его посылаете, пускай он скажет, что по некоторым данным будет налет на Баку, а у вас просто сообщается, будет налет по достоверным источникам, подробности будут сообщены через несколько дней. Вы его спросили, верно ли, он ответил – верно, а потом оказалось, что никакого ввода войск не было, а таких источников будет много. Я боюсь, что если ваши агенты будут так и дальше работать, то из их работы ничего не выйдет.

ПРОСКУРОВ. Классификация донесений у нас большая: заслуживающие внимания, доверия, надежные и прочее, но целый ряд материалов вызывает сомнение и их мы проверяем. Ошибки, конечно, не исключены.

СТАЛИН. Нужно было написать, что эти данные предварительные или проверяются, или, что эти данные еще не подтверждены, а что же получается, что в Англии сидит человек и пишет то, что ему говорит тот, которому все это может быть выгодно, ему может быть это нужно.

ПРОСКУРОВ. Так и вышло, эти данные исходили от Батлера.

СТАЛИН. Чей же он разведчик тогда?

ПРОСКУРОВ. Чей угодно, только не наш. Известно, что бывает, когда тов. Бочков частенько сообщает, что такой-то, сидя в заключении, на раздумье, вспомнил еще, что он выдал такого-то Джека, да – кого-то Ромэна и т. д., а они сидят и дают сведения.

СТАЛИН. Где сидят?

ПРОСКУРОВ. Там, под всякими крышами.

МЕРЕЦКОВ. Если посылаешь командира с посылкой за границу, командир боится идти в такую разведку.

СТАЛИН. Не надо связываться с сетью, а одиночкой действовать, как турист.

МЕРЕЦКОВ. Командиры боятся идти в такую разведку, ибо они говорят, что потом запишут, что они были за границей. Трусят командиры.

ПРОСКУРОВ. Командиры говорят так, что если в личном деле будет записано, что был за границей, то это останется на всю жизнь. Вызываешь иногда замечательных людей, хороших и они говорят – что угодно делайте, только чтобы в личном деле не было записано, что был за границей.

СТАЛИН. Есть же у нас несколько тысяч человек, которые были за границей. Ничего в этом нет. Это заслуга.

ПРОСКУРОВ. Но на практике не так воспринимается.

Все-таки нам кое-что удалось сделать. У нас были замечательные агенты – радиоосведомители, которые приносили сведения, сидя в тылу за 70 км, присылали замечательные радиogramмы. Вот я зачитаю несколько выдержек. (Читает).

Это не войсковая разведка, это люди, которые прыгали с парашютом, ходили по тылам и сообщали сведения через радиосредства. Правда, как я уже сказал, больше половины таких людей погибло, к сожалению. Почему? Прежде всего мы вынуждены были бросать людей вдали от населенных пунктов. Спускается он, берет лыжи и идет, видит ответвление от дороги, лыж-

ный след, но ведь население организовано, войска нацелены, его по лыжным следам обнаруживают и нагоняют, а поскольку глубокий снег, без лыж нельзя идти, его ловят.

Трудности были колоссальные и особенно на Карельском перешейке, где плотность войск была колоссальна.

СТАЛИН. Надо было в мирное время насадить.

ПРОСКУРОВ. В мирное время было насаждение. Разведотдел здесь допустил большую ошибку, рассчитывали, что движение войск будет похоже на то, какое было во время западной кампании, и послали туда агентов, дали явку не на нашу территорию, а на пункты, находящиеся на территории противника. Через 10 дней, мол, придем в такой-то пункт и доложишь материал, а выхода наших частей в эти пункты не состоялось.

СТАЛИН. Глупо.

ПРОСКУРОВ. Конечно, глупо. Надо сказать, что наши разведчики были заражены тем же, чем и многие большие командиры, считали, что там будут с букетами цветов встречать, а вышло не то.

Поэтому, я прошу разрешить коренной вопрос относительно хозяина разведки. Хозяин разведки в Красной Армии должен быть и командиры всех степеней должны будут заниматься разведкой по существу. Иначе мы будем и дальше сталкиваться с таким же делом, как и теперь. Тысячи товарищей с мест пишут, что войсковые разведчики занимаются всем, чем угодно, он и ординарец, он и временно замещает командира, уходящего в отпуск, из оперативного и прочих отделов.

Кроме того, нам нужно, тов. Сталин, убедительно прошу, создать в мирное время под различными шифрами такие учебные роты, учебные подразделения, которые были бы готовы вести разведку в военное время.

СТАЛИН. В мирное время сажайте людей, заранее надо сажать людей.

ПРОСКУРОВ. Меня очень много ругали за то, что я организовал диверсионно-партизанские группы и отряды. Было большое сопротивление. Тов. Шапошников дал указание штабам, чтобы никаких таких отрядов не организовывать. А некоторые организовали и получили колоссальную пользу.

ШАПОШНИКОВ. Нет такого указания.

ПРОСКУРОВ. Это так точно. Есть такое указание, свидетелями являются Смородинов и Тимошенко. Нужно создать такие отряды обязательно, а то в военное время активным путем добивались средств разведки. Не надо этого бояться.

СТАЛИН. Надо, чтобы они язык населения знали. Что вы русских бросите в тыл, ничего они не знают – языка не знают, нравы не знают. Разведчики язык должны знать. Сколько людей вы послали в Финляндию теперь в мирное время? Не посылали и не думаете посылать.

ПРОСКУРОВ. Разведчиков посылаем.

СТАЛИН. Нет, неверно, не посылаете, а Финляндия послала человек пять разведчиков, мы поймали, двоих убили. Уже перебросили. Берут наши паспорта, что угодно и посылают. Вы не засекречивайте это дело, а докладывайте. Мы хотим знать, кого вы посылаете. А то вы возьмете русских во время войны, перебросите их в тыл, а языка они не знают. Ведь вы в хайло бросаете. Он два слова не скажет, сразу его возьмут и разоблачат. Надо знать кого бросать, надо делать это умело. Представьте нам список кого куда посылаете. Мы хотим знать. Если вы говорите, что получены сведения из источника, то это на нас действия не производит, мы смеемся над этим. Давайте нам список в Главный военный совет.

ПРОСКУРОВ. Я рад, что этим вопросом вы интересуетесь, потому что после этого дело пойдет лучше. Здесь говорили, что надо посылать корреспондентов, мы это делаем. Тут комбриг предлагал свои услуги, у нас таких данных куча: поедет человек, посмотрит, где что делается. Посмотреть конструкцию этого ДОТа, узнать план точного расположения – это другое дело. У нас был такой курьез: Скорняков прислал телеграмму. А Кулик звонит – прикажи

Скорнякову прислать чертежи и конструкции. Но этих сведений он дать не может. Это надо делать иначе и эту проблему мы не можем решить посылкой туристов.

СТАЛИН. Вы ошибаетесь, потому что шифром по телеграфу все нельзя передать, нужно вызвать человека сюда, пусть он схематически расскажет, мы его будем допрашивать, он наивный человек. По телеграфу все нельзя передать.

ПРОСКУРОВ. Полковник Скорняков по приказу народного комиссара обороны немедленно выехал сюда и все донесет.

СТАЛИН. По телеграфу нельзя все сказать, нельзя сказать все шифром. Вы люди из разведки, должны знать, как это делается, я не разведчик. Вот об этом нужно было бы сказать»¹⁴.

Сталин, как это видно из его высказываний, не был доволен деятельностью Разведывательного управления Красной Армии. Понимал это и Проскуров. Основной причиной этого он считал недостаток знаний и времени на подготовку у людей, пришедших на смену репрессированным разведчикам. 25 мая 1940 года в своем докладе начальник Разведуправления сообщал: «Последние два года были периодом чистки агентурных управлений и разведорганов... За эти годы органами НКВД арестовано свыше 200 человек, заменен весь руководящий состав до начальников отделов включительно. За время моего командования только из центрального аппарата и подчиненных ему частей отчислено по различным политическим причинам... 365 человек. Принято вновь 326 человек, абсолютное большинство из которых без разведывательной подготовки»¹⁵.

Иван Иосифович не указывал напрямую, кто был инициатором и виновником массовых репрессий в Разведуправлении Красной Армии. Хотя и без этого было понятно, что такие «мероприятия» не происходили без одобрения вождя. Работать в разведке Проскурову оставалось недолго.

В начале лета 1940 года в Красной Армии были введены генеральские звания. Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 4 июня 1940 года Ивану Иосифовичу Проскурову было присвоено воинское звание «генерал-лейтенант авиации». 14 июня 1940 года он был награжден вторым орденом Красной Звезды.

Вскоре в военной карьере генерал-лейтенанта Проскурова произошел крутой перелом. На одном из заседаний Главного военного совета Наркомата обороны начальник Разведуправления заявил о том, что Гитлер не имеет возможности для высадки десанта на территории Великобритании в 1940 году. Это шло вразрез с мнением Сталина, который весьма рассчитывал на продолжение войны на Западе. Вождь подверг доклад начальника Разведуправления резкой критике: «Совсем недавно, товарищ Проскуров, вы уверяли нас со своими цифрами и данными, что наступление немцев на Западе приведет к затяжной и кровопролитной войне. Мы поверили вам и провели соответствующие мероприятия. Теперь вы также нас уверяете, пытаетесь уверить, что десант в Англию невозможен, потому что на ваших бумагах не сходятся нужные цифры. Таким образом, вы вводите в заблуждение Политбюро ЦК»¹⁶.

27 июля 1940 года И. И. Проскуров был снят с должности начальника Разведуправления Красной Армии и направлен в распоряжение наркома обороны СССР.

9 сентября 1940 года генерал-лейтенант Проскуров был назначен командующим Военно-воздушными силами Дальневосточного фронта. Но уже через месяц, 25 октября, он становится помощником начальника Главного управления ВВС РККА по Дальней бомбардировочной авиации.

¹⁴ http://www.around.spb.ru/finnish/comcom/comcom_5.php (Текст впервые был опубликован в книге: «Зимняя война» 1939–1940», книга вторая.: «И. В. Сталин и финская кампания» (Стенограмма совещания при ЦК ВКП (б). М.: Наука, 1998).

¹⁵ Павлов А.Г. Советская военная разведка накануне Великой Отечественной войны. «Новая и новейшая история», 1995, № 1.

¹⁶ Бунич И. Л. Операция «Гроза». Кровавые игры диктаторов. М.: Яуза, 2003. С. 248.

5 ноября 1940 года в соответствии с Постановлением СНК СССР «для руководства боевой и специальной подготовкой авиадивизий дальнего действия» в ГУ ВВС РККА было создано Управление дальнебомбардировочной авиации. Заместителем начальника Главного Управления ВВС Красной Армии по Дальней бомбардировочной авиации был назначен генерал-лейтенант авиации Проскуров.

Иван Иосифович активно включился в знакомую и любимую летную работу. Он часто бывает на аэродромах, общается с летчиками и штурманами. Много внимания уделяет устранению недостатков в подготовке экипажей дальнебомбардировочной авиации. Оказывает помощь и поддержку молодым пилотам.

В январе 1941 года шеф-пилот Гражданского воздушного флота А. Е. Голованов выступил с инициативой сформировать отдельное авиаподразделение из летчиков, владеющих навыками слепых полетов. Ему удалось добиться встречи со Сталиным, который одобрил и поддержал его идею. Однако не все в руководстве авиации отнеслись к данной затее одобрительно. Генерал-лейтенант Проскуров, наоборот, всецело поддержал новое начинание.

Главный маршал авиации А. Е. Голованов вспоминает: «Когда мы вышли в приемную, генерал Рычагов повернулся ко мне и с сердцем выпалил:

– Много вас тут шляется со всякими предложениями! То Коккинаки, то Голованов, обязательно еще кто-нибудь появится. Откажитесь, пока не поздно, от вашей дурацкой затеи. Все равно у вас ничего не выйдет.

Я понял, что Рычагов хорошо знаком с моей запиской, не согласен с ней, но своего мнения у Сталина не высказал. Почему? Может быть, он и прав. Ему, начальнику Главного управления Военно-воздушных сил страны, виднее, что возможно и что невозможно. Но почему он решил сорвать зло на человеке, которого не знает, и в то же время ничего не говорит об этом Сталину?! К сожалению, как мне пришлось убедиться в дальнейшем, Рычагов был не единственным человеком, который, имея свое мнение, может быть и правильное, молчал и согласно кивал головой или даже говорил “правильно”. А сам был в корне не согласен...

Меня принял заместитель начальника Главного управления ВВС генерал И. И. Проскуров, который был уже в курсе всех дел. К моему удивлению, он искренне одобрил мою записку, но сказал, что мне придется довольно трудно с организацией такой части, на особую поддержку рассчитывать нечего – только на свою энергию.

Генерал Проскуров оказался человеком высокообразованным не только в техническом отношении, но в самом широком смысле этого слова. И он прямо высказывал свое мнение по каждому обсуждаемому вопросу, хотя оно могло и не соответствовать мнению вышестоящих начальников. Это был первый человек, который высказывал свое мнение у Сталина в моем присутствии. За несколько встреч Проскуров детально ввел меня в курс дел и жизни дальнебомбардировочной авиации, рассказал о ее структуре и боевой подготовке, дал характеристику всех командиров корпусов...

Мне предложили ознакомиться с программами ночных и слепых полетов, слепой посадки и дать по ним свое заключение. Оказалось, что программы были составлены хорошо и вполне соответствовали вводу в строй летного состава. Но на том дело практически и кончалось. Введенный в строй по этим программам летчик не имел систематических тренировок в слепых полетах и, естественно, терял приобретенные качества. Без тренировок, при перерыве хотя бы в месяц, утрачивали навык слепых полетов и посадок даже весьма опытные летчики. Для тех же, кто имел за плечами всего десять – двадцать часов полетов вслепую, вопрос систематических тренировок приобретал особо важное значение, в противном случае возникала прямая опасность как для них самих, так и для самолетов. Что же касается радионавигации, то ее включили в программу как предмет второстепенный, попутный. Это нужно было исправить, и поскорей...

Прилетев из Смоленска, я сразу же отправился с докладом к генералу Проскурову. Обстоятельно доложив все вопросы, я поинтересовался, что мне делать дальше. Генерал сказал, что на подпись наркому уже подготовлен приказ, где полку, которым мне предстояло командовать, присваивается наименование Отдельного 212-го дальнебомбардировочного, и этим приказом я назначался его командиром. Задержка происходит с присвоением мне воинского звания: летчики сейчас вместо званий среднего командного состава получают звания младшего командного состава и живут на казарменном положении. В связи с этим новым положением и мне звание выше капитана не положено: будут докладывать наркому обороны.

Вот уж о чем я не думал, и что меня меньше всего волновало! Я так и сказал генералу Проскурову, что звание меня мало интересует. Положено быть капитаном – буду капитаном, дело, в конце концов, не в звании, а в предстоящей работе.

Проскуров разъяснил, что этот вопрос сложнее, чем я думаю, так как я в то же время назначаюсь начальником гарнизона, а начальник гарнизона должен быть старшим не только по должности, но и по званию...

На другой день я получил приказ о формировании полка и присвоении мне воинского звания “подполковник”. Я просил разрешения сразу вылететь в Смоленск, но был вынужден задержаться на сутки, так как появляться командиром полка в штатской одежде мне было запрещено»¹⁷.

В 1940–1941 годах полным ходом шло перевооружение Военно-воздушных сил. В летные части поступали современные, скоростные самолеты. Переучиваться на новую технику летчикам приходилось в срочном порядке. Многие пилоты, прошедшие обучение по ускоренной программе, не имели достаточной квалификации и летных навыков. К тому же новые самолеты часто имели технические недоработки – и 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 самолетов.

Особо острая ситуация с аварийностью сложилась весной 1941 года. В начале зимы по указанию И. В. Сталина начальник Главного управления ВВС РККА генерал-лейтенант П. В. Рычагов издал приказ о полетах только с колесного шасси. Зима 1940–1941 годов выдалась снежной и суровой. На большинстве аэродромов не хватало техники для расчистки летного 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 полетов. Многие командиры, опасаясь возможного роста аварийности, отказывались брать на себя ответственность по организации полетов. В результате авиация практически перестала летать. Летчики в результате вынужденных простоев теряли навыки владения самолетами. Возобновившиеся после схода снега полеты вызвали бурный рост аварийности.

Весной 1941 года была проведена проверка авиационной бригады, расквартированной в г. Запорожье. Командир бригады уверенно доложил о готовности подразделения выполнить любое боевое задание днем и ночью, при любых погодных условиях. В полночь Проскуров поднял бригаду по тревоге. Была поставлена задача произвести учебное бомбометание одной эскадрильей по полигону. При возвращении с задания летчики пренебрегли высотой. Три экипажа, пролетая над Донбассом, врезались в терриконники (высокие конусообразные насыпи из пустой породы при шахтах). Началось следствие, которое показало полную невиновность генерала Проскурова в случившемся.

9 апреля 1941 года на заседании Политбюро ЦК ВКП (б) было принято Постановление ЦК ВКП (б) и СНК СССР «Об авариях и катастрофах в авиации Красной Армии». За сокрытие недостатков, имевших место в авиации РККА, наркому обороны Маршалу Советского Союза

¹⁷ Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная... М.: ООО «Дельта НБ», 2004. С. 42–44.

С. К. Тимошенко был объявлен выговор, генерал-лейтенант авиации П. В. Рычагов был снят с должности начальника ВВС Красной Армии и заместителя наркома обороны, а начальник отделения оперативных перелетов Штаба ВВС полковник В. М. Мионов предан суду.

К 12 апреля нарком С. К. Тимошенко представил в Политбюро проект приказа о наказании виновных. Ознакомившись с проектом, Сталин написал: «Т-щу Тимошенко. Согласен с той, однако, оговоркой, чтобы в приказ был включен абзац о т. Проскурове и чтобы т. Проскуров был предан суду наравне с т. Мироновым. Это будет честно и справедливо»¹⁸.

В тот же день вышел Приказ наркома обороны № 0022, где замечание вождя было учтено: «Заместителя начальника Главного управления ВВС Красной Армии генерал-лейтенанта авиации Проскурова И. И. за явно преступное распоряжение, нарушающее элементарные правила летной службы, в результате чего произошло 3 катастрофы, при которых погибло 7 человек и ранено 2 человека, от занимаемой должности отстранить и предать суду»¹⁹.

Понимая всю тяжесть предъявленных обвинений и возможные последствия, 21 апреля 1941 года И. И. Проскуров пишет письмо на имя Сталина: «Считаю партийным долгом... доложить некоторые соображения по существу подготовки авиации к войне.

Изучая уроки войны с белофиннами, Вы, т. Сталин, на совещании в Кремле весной 1940 г. сделали выводы о наличии коренных ошибок в подготовке Красной Армии к войне и дали свои исторические указания о путях устранения этих ошибок, что было обеспечено и организационными мероприятиями. Главными из недостатков были: условность в учебе, мягкотелость в тренировке войск в условиях, максимально приближенных к боевым, игнорирование новых методов применения и взаимодействия технических средств вооружения в ведении современной войны, слабое изучение опыта второй империалистической войны...

За год работы по-новому наземные части Красной Армии добились безусловных результатов, а авиация продолжает отставать. Как оказалось, она является самым запущенным родом войск в нашей армии, и могу смело утверждать, что и теперь по своей подготовке наша авиация не отвечает требованиям борьбы с сильным противником.

Главным недостатком в подготовке авиации считаю неумение в массе своей, даже кадрами, надежно действовать в сложных метеоусловиях и ночью, низкий уровень огневой и разведывательной подготовки (большинство экипажей не умеют отыскивать цели, даже в крупных пунктах).

Именно поэтому, совершенно не случайно, за последние 3–4 месяца на рассмотрение ЦК вносились для решения ряд коренных вопросов перестройки и обеспечения подготовки авиации (большинство, к нашему стыду, по ВАШЕЙ инициативе). Не случайно обращаются к ВАМ по этим же вопросам летчики-коммунисты тт. Голованов, Молоков и, видимо, многие другие, знающие подлинное состояние частей ВВС... Тов. Молоков и его специалисты... побывали в нескольких частях ВВС и убедились, что слишком велика боязнь у командного состава ответственности за полеты в сложных метеоусловиях и ночью. В то же время всем понятно, что без настоящей подготовки драться с серьезным противником мы не сможем.

Задача ясна – во что бы то ни стало поломать эту боязнь и заставить части ВВС готовиться действовать в условиях, приближенных к боевым.

Ведь летают же немцы на приличные расстояния десятками и сотнями самолетов и в плохих метеоусловиях. Ведь летают же англичане сотнями самолетов на сильно защищенные объекты в плохих метеоусловиях и ночью, и плохо ли, хорошо, а задания выполняют. Когда же наша авиация станет способной надежно выполнять подобные полеты массово? Что же,

¹⁸ Печениш А.А. «Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 32.

¹⁹ Печениш А.А. «Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 32.

наши летчики или самолеты хуже заграничных? Этот вопрос, тов. Сталин, меня, как и многих командиров ВВС, здорово мучил и мучает.

В конце 1940 года, с ВАШЕГО ведома, я принял руководство дальней бомбардировочной авиацией и получил конкретную задачу – в течение 1941 года сделать части дальней авиации способными выполнять боевые задачи на предельном радиусе самолета в сложных метеоусловиях и ночью. С тех пор с коллективом командиров управления дальней авиации отдавал все силы на успешное выполнение этой важной задачи. Что я принял на 1 декабря 1940 года? В частях ДБ авиации насчитывается около 2000 экипажей, из них в то время летал ночью 231 экипаж, летали в сложных метеоусловиях 139 экипажей (около 6 %), обучались полетам вслепую 485 экипажей (около 24 %).

Как видно, цифры для ДБ авиации явно не терпимы – всего по 3–5 полностью подготовленных экипажей на авиаполк.

За прошедшие 4–5 месяцев зимней летной работы, в условиях плохой летной погоды, ограниченности горючим и смазочным, плохой работе моторов (много самолетов стояли и стоят в ремонте), проводилась усиленная работа по поднятию качества летной подготовки ДБ авиации, и к середине апреля с.г. приведенные выше цифры ИЗМЕНИЛИСЬ, теперь летают ночью 612 экипажей (30 %), летают в сложных метеоусловиях 420 экипажей (20 %), обучаются полетам в сложных метеоусловиях 963 экипажа (50 %). Как видно, качество подготовки выросло больше, чем в ДВА раза. Понятно, что и теперь подготовка явно недостаточная, приведенные цифры характеризуют способность экипажей в большинстве выполнять полеты ночью и в сложных условиях в аэродромных условиях – обучение настоящим дальним полетам еще впереди.

Этот перелом в качественной подготовке ДБ авиации сопровождается большим количеством летных происшествий – 18 катастроф в 1941 г. Из них: не установлены причины – 4, не справились со сложными метеоусловиями – 5, отказ моторов в воздухе – 4, по недисциплинированности летного состава – 5. Значительная часть катастроф по причинам плохой организации и дисциплины, как это правильно указано в приказе НКО № 0022.

Происшествия тяжелые и их много, это верно, но интересы дела требуют еще больше увеличить интенсивность летной работы, неустанно улучшая организацию и порядок в ВВС. Серьезные предупреждения и наказания, записанные в приказах НКО, заставят командный состав ВВС подтянуться, но наряду с этим они могут усилить боязнь за происшествия и тем снизить темпы качественной подготовки.

Дорогой тов. Сталин, у нас в истории авиации не было случая, когда бы судили командира за плохую подготовку подчиненной ему части. Поэтому люди невольно выбирают из двух зол для себя меньшее и рассуждают так: «За недоработки в боевой подготовке меня поругают, ну в худшем случае снизят на ступень в должности, а за аварии и катастрофы я пойду под суд». К сожалению, так рассуждающие командиры не единичны.

Такие настроения имеют, и будут иметь место до тех пор, пока за боевую готовность подчиненной части не будут предъявлены такие же требования и ответственность, как и за аварийность. За последнее время я больше работал в частях и твердо в этом убедился. Остальные вопросы подъема ВВС полностью разрешены ЦК за последнее время»²⁰.

4 мая 1941 года Сталин, видимо, решил, что погорячился, и подписал решение Политбюро, в котором говорилось: «Предложить Прокурору СССР т. Бочкову в отношении генерал-лейтенанта авиации Проскурова и полковника Миронова рассмотреть их дело на суде и, имея в виду их заслуги по работе в Красной Армии, ограничиться общественным порицанием»²¹.

²⁰ Бондаренко А. Авиация продолжает отставать... «Красная звезда», 19.02.2002.

²¹ Печенин А.А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический

27 мая 1941 года генерал-лейтенант Проскуров был освобожден от занимаемой должности с формулировкой: «за аварийность в частях дальней бомбардировочной авиации». На этот раз беда обошла Ивана Иосифовича стороной. Но обстановка вокруг него продолжала оставаться напряженной. С новым назначением в Наркомате обороны не спешили. Руководство НКВД четко уловило негативное отношение И. В. Сталина к прославленному летчику и бывшему руководителю разведки. Все причины авиакатастроф стали увязываться с его контрреволюционной деятельностью и участием в законспирированной антисоветской организации.

18 июня 1941 года Проскурова в его московской квартире навестил Гавриил Прокофьев. Иван Иосифович радушно встретил боевого друга, но было видно, что неопределенность положения его угнетает: «Худо мне, Гаврюша, все темнят с назначением...» Разговорились о напряженной обстановке на западной границе, о предстоящей войне. В это время прозвучал телефонный звонок. Прокофьев слышал, как Проскуров говорил с самим Сталиным. Чувствовалось, что «хозяин» недоволен. «...Чувствую себя нормально, жду приказа о назначении... Нет, товарищ Сталин, я готов на любую должность. Я еще молод... Назначьте на дивизию... Готов туда... Согласен на Одессу... Нет, товарищ Сталин, я готов на любую должность. Любую», – подчеркнул Проскуров последнее слово. После телефонного разговора он долго молчал. Друг, видя его подавленное состояние, не донимал расспросами. Затем Иван тихо сказал, имея в виду наркома обороны: «Понимаешь, Гаврюша, не пойму, чего (он)... добивается. Мало ему, так вот опять преподносит Сталину, что, дескать, капризничает Проскуров, перебирает должности...»²²

19 июня 1941 года генерал-лейтенант Проскуров был назначен командующим Военно-воздушными силами 7-й армии, дислоцированной в Карелии. Прежде чем отправиться к новому месту назначения, Иван Иосифович решил выяснить обстановку и имеющуюся информацию о предстоящем месте службы. Накануне выходных Проскуров заехал в Разведуправление. Переговорил с начальником 6-го отдела полковником И. А. Большаковым, курировавшим германское направление. Полученная информация о сосредоточении немецких и финских войск у наших границ сильно его встревожила. Проскуров передал приказ начальнику штаба ВВС в г. Петрозаводск о незамедлительной переброске самолетов с основных аэродромов на запасные. Это его своевременное распоряжение помогло сохранить от уничтожения авиацию 7-й армии. В первый день войны немецкая и финская авиация произвела бомбардировку известных им основных аэродромов.

Воскресенье, 22 июня 1941 года, семья Проскуровых предполагала провести на природе, на берегу Истры. Сообщение о начавшейся войне сорвало все планы. Генерал Проскуров был срочно вызван на службу. Вернулся домой поздно вечером. Простился с дочерьми. Жена проводила его на Ленинградский вокзал, откуда он убыл к месту службы. С фронта Иван Иосифович прислал несколько писем, потом все оборвалось.

27 июня 1941 года генерал-лейтенант авиации И. И. Проскуров был арестован в Петрозаводске и доставлен в Москву, на Лубянку. Ему было предъявлено обвинение, гласившее, что: «Материалами дела Проскуров обвиняется в том, что являлся участником военной заговорщической организации, по заданиям которой проводил вражескую работу, направленную на поражение Республиканской Испании, снижение боевой подготовки ВВС Красной Армии и увеличение аварийности в Военно-воздушных силах. Ст. следователь Следчасти по Особо-Важным делам НКВД СССР – Цепков. Зам. Нач. Следчасти – Шварцман. Нач-к Следчасти – Влодзимирский»²³.

журнал», 2004, № 1. С. 32.

²² Печенкин А.А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 33.

²³ Бондаренко А. Авиация продолжает отставать... «Красная звезда», 19.02.2002.

Начались допросы, очные ставки, избияния... Некоторые из «заговорщиков» не выдерживали пыток и подписывали протоколы с признанием вины. В протоколе Проскурова значилось: «Виновным себя не признал».

В октябре 1941 года обстановка под Москвой резко ухудшилась. Немцы прорвали фронт и стремительно продвигались к столице. Началась поспешная эвакуация государственных учреждений. Руководство НКВД отдает приказ отконвоировать из внутренней тюрьмы в г. Куйбышев «особо опасных государственных преступников» в количестве 39 человек. Под номером 21 значился генерал-лейтенант Проскуров.

28 октября 1941 года в поселке Барбыш под городом Куйбышевом (ныне г. Самара), без суда, согласно предписанию народного комиссара внутренних дел СССР Л. П. Берии от 18 октября 1941 г. за № 2756/Б, был приведен в исполнение приговор о ВМН (высшей мере наказания) – расстрел в отношении 20 человек. Среди них был и Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Иван Иосифович Проскуров. Было ему в ту пору всего 34 года...

Семья Проскурова, зная об его аресте, не подозревала, насколько трагично сложилась его дальнейшая судьба. В августе 1941 года они эвакуировались из Москвы в Куйбышев, где жену опального генерала арестовали и поместили во внутреннюю тюрьму. Дочери семи и четырнадцати лет остались в незнакомом городе без родителей, без продовольственных карточек, без денег и почти без вещей. Девочек вызывали на допросы, где женщина следовательно, стуча кулаком по столу, кричала на них: «Мы покажем вам, генеральские доченьки!!!»²⁴ Позже их сослали в Казахстан. Старшая дочь вспоминала: «Нас волновала судьба отца. Мы продолжали писать во все инстанции. Ответ был один – “осужден на десять лет без права переписки”». Такую лживую формулировку сообщали многим родственникам уже расстрелянных «врагов народа». А в это время на Украине фашисты расстреляли Иосифа Проскурова за то, что его сын – генерал Красной Армии²⁵.

11 мая 1954 года Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Иван Иосифович Проскуров был полностью реабилитирован. Все материалы против него были прекращены постановлением Генерального прокурора СССР и Главной военной прокуратурой за отсутствием в его действиях состава преступления. В этом же году были реабилитированы его вдова и дочери.

Награжден: присвоено звание Героя Советского Союза (1937) с последующим вручением медали «Золотая Звезда» за № 33, орден Ленина (1937), орден Красного Знамени (1937), двумя орденами Красной Звезды (1936, 1940), медалью «XX лет РККА» (1938).

²⁴ Печенин А.А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 33.

²⁵ Печенин А.А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров. «Военно-исторический журнал», 2004, № 1. С. 33.

Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Птухин Евгений Саввич **03.03.1902—23.02.1942**

Евгений Саввич Птухин родился 3 марта 1902 года в семье почтового служащего в г. Ялта. В конце 1905 года его отец получил работу управляющего конным двором и перевез все семейство в г. Москву. Когда пришло время, Женю отправили учиться в казенную трехлетнюю школу. Однако атмосфера, царившая в данном учебном заведении, отбила всякую охоту у юноши продолжать там свое образование. Родители пошли ему навстречу и устроили в техникум на Рождественке.

В 1914 году тяжело заболел отец, а старшего брата призвали в армию и отправили на фронт. Семья стала испытывать большую нужду, и, чтобы как-то помочь родным, Женя, забросив учебу, начинает трудиться. Подрабатывает носильщиком на вокзалах, курьером в газете «Вече», учеником телефониста в «Деловом дворе».

Из приходивших с фронта писем Женя узнал, что его старший брат Василий служит в авиационной части. С этого момента все мысли и мечты паренька были о самолетах. Он буквально «заболел» авиацией. Женя выучил все известные модели самолетов, знал наперечет всех выдающихся авиаторов, русских и иностранных.

Всколыхнувшие страну революционные события не остались незамеченными Евгением Птухиным. Он с головой окунается в классовую борьбу, участвует в демонстрациях, распространяет среди солдат листовки и газеты.

Когда Евгений узнал, что производится запись добровольцев в ряды Красной Армии, он не раздумывал ни минуты. Однако его ждало разочарование – из-за юного возраста ему отказали в приеме. Тогда, подправив метрику о рождении и приписав себе два года, он добился своего.

20 января 1918 года Евгений Птухин был добровольцем записан в ряды Красной Армии. Перед отправкой на фронт ему предстояло пройти обучение на пулеметных курсах. Прибывший домой на побывку старший брат Василий договорился, чтобы Евгения направили служить в его летную часть, расположенную в Твери.

Младшего Птухина зачисляют мотористом в 3-ю Московскую авиагруппу. Молодой смывленный паренек быстро нашел общий язык с сослуживцами и стал незаменимым помощником в любом сложном ремонте. Особенно близко сошелся Евгений с мотористом Петром Пумпуром (будущий генерал-лейтенант авиации и Герой Советского Союза). Эта дружба и теплые отношения друг к другу сохраняются между ними всю жизнь.

В марте 1918 года шестнадцатилетний Евгений Птухин был принят в ряды Российской коммунистической партии. В составе Первого авиационного артиллерийского отряда он участвует в Гражданской войне. В ноябре 1918 года отряд был направлен на Южный фронт. Базировался в районе Обояни и поддерживал с воздуха наступление донецкой группы войск. Моторист Птухин обеспечивал ремонт и подготовку самолетов к боевым вылетам. Во время одного из налетов авиации противника был контужен от разрыва бомбы, сброшенной с самолета «Хевилэнд».

Вскоре отряд был перебазирован на Юго-Западный фронт. Располагаясь на аэродромах в Сватово, Купянске, в составе 13-й армии участвует в боях в районе Александровска против войск барона Врангеля.

В конце мая 1920 года отряд был включен в центральную авиагруппу под командованием И. У. Павлова. В ее составе участвует в боевых действиях на Польском фронте.

Находясь рядом с выдающимися краснофлотцами И. Павловым, И. Спатарелем и другими, Евгений Птухин стремился быть похожими на них. Желание стать летчиком было для него единственной целью жизни.

После неоднократных рапортов командование пошло на встречу Птухину и направило его на обучение в Егорьевскую теоретическую школу. В первый же день по приезде Евгений узнал неприятную новость: всем поступающим в класс подготовки летчиков нужно сдать вступительные экзамены по русскому языку, алгебре и геометрии. Названия двух последних предметов ему вообще ничего не говорили. Неудивительно, что экзамены Евгений с треском провалил.

Учитывая военный опыт и ходатайство командования части, руководство школы зачислило Птухина в класс мотористов. Одновременно ему была поставлена задача ликвидировать пробелы в знаниях. Понимая, что с начальным образованием ему не удастся стать летчиком, Евгений много времени и сил посвящает учебе.

В 1922 году Е. Птухин окончил школу мотористов и распоряжением Главвоздухфлота был назначен старшим мотористом Отдельной истребительной авиаэскадрильи № 2 в Подосинках. Командовал ею старый знакомый военлет И. Спатарель. Прибытию в часть такого опытного моториста командир был рад, а вот к его мечте стать летчиком отнесся прохладно. Но Евгений и не думал отступать. И вскоре он опять стал курсантом Егорьевской теоретической школы, но уже в летном классе.

В декабре 1923 года Птухин закончил обучение и был направлен в Липецкую летно-практическую школу. Здесь под руководством опытных преподавателей и наставников он осваивает самолет. После 30 полетов с инструктором 4 апреля 1924 года Евгений Птухин первым среди курсантов совершает самостоятельный полет на «Анрио Н-14». С каждым днем, с каждым полетом росли мастерство и уверенность в своих силах, и острое желание летать. Но неожиданно школу расформировали и всех учлетов направили на продолжение обучения в г. Борисоглебск.

После успешного окончания Борисоглебской школы летчик Птухин в числе двадцати лучших выпускников получил направление в Серпуховскую высшую школу стрельбы и бомбометания. Это был самый трудный период учебы в жизни Евгения. Почти ежедневно ему приходилось совершать полеты в зону, где проводились учебные воздушные бои и боевые стрельбы по наземным целям. После столь интенсивных тренировок полеты по маршруту казались отдыхом. Можно было расправить спину, смотреть только прямо, а не крутить головой во все стороны, как в воздушном бою.

Шесть месяцев пролетели незаметно. В конце 1924 года Е. Птухин закончил обучение и был направлен для прохождения службы в свою 2-ю авиаэскадрилью. По прибытии в штабе он увидел приказ: «2.12.1924. Поселок им. Михельсона. Прибывшего из Высшей авиационной школы воздушной стрельбы и бомбометания военлета РККА т. Птухина Евгения зачислить в списки отдельной истребительной эскадрильи на должность военлета во 2-й неотдельный отряд и на все виды положенного довольствия с 1-го декабря с.г. ...Командир эскадрильи в/л Спатарель, военком Пошеманский, нач. Штаба Маслов»²⁶.

На выходе из штаба Евгения ждал приятный сюрприз – старый друг и проверенный товарищ Петр Пумпур. Им снова выпало служить вместе в одной части.

Потянулись дни напряженных тренировок, полетов, учебных воздушных боев. Авиация переходила на новые самолеты, и надо было в кратчайшие сроки не только их освоить, но и овладеть новой техникой пилотирования.

В июле 1925 года Е. Птухин, П. Пумпур и другие летчики эскадрильи принимают участие в подавлении бандитских мятежей, руководимых эсерами и меньшевиками. Бандиты сосредото-

²⁶ Сухачев М.П. Небо для смелых. М.: Молодая гвардия, 1979. С. 100.

точились в селах близ станции Ильинская Московско-Курской железной дороги. Жгли хлеб и дома активистов, расправлялись с сочувствующими советской власти.

Летчики эскадрильи совершали боевые вылеты на разведку, производили обстрелы и рассеивание банд. Полеты были сопряжены со смертельной опасностью. 11 июля во время одного из вылетов бандитам удалось подбить самолет. Летчик Седько был ранен, но сумел справиться с машиной и совершил вынужденную посадку. Видя это, бандиты бросились к нему. Преодолевая боль, летчику удалось скрыться, а самолет был сожжен бандитами.

Приказом Реввоенсовета СССР № 719 от 03 июля 1925 года за достигнутые успехи 2-й эскадрильи было присвоено почетное наименование «имени Ф. Э. Дзержинского», а в декабре 1926 года она переименована в 7-ю отдельную авиаэскадрилью. В этом году ее возглавил известный летчик, герой Гражданской войны А. Д. Ширинкин. За боевые подвиги в воздушных схватках Первой мировой войны он был награжден четырьмя Георгиевскими крестами, а в боях за советскую власть заслужил два ордена Красного Знамени.

Евгений Птухин много летает, оттачивая свое мастерство. Быстро и в срок осваивает новую технику. Способности молодого летчика были замечены командованием. В 1926 году старший летчик Е. Птухин был назначен командиром звена.

Герой Советского Союза маршал авиации С. А. Красовский вспоминает: «В эскадрилье А. Д. Ширинкина служили летчики Петр Пумпур, Евгений Птухин... Невысокий русоволосый Птухин – в отряде его все любовно называли Женей – выделялся среди других незаурядным летным мастерством»²⁷.

В декабре 1927 года 7-я эскадрилья была перебазирована в Витебск, в состав 2-й авиабригады Белорусского военного округа. Евгения Птухина назначают командиром отряда. Коммунисты части оказывают ему высокое доверие и избирают секретарем партийной организации эскадрильи. Он упорно учится авиационному делу. Одним из первых в части осваивает самолет Д-11. Много сил и времени отдает тому, чтобы все летчики быстрее освоили эту машину. Вместе с тем Евгений Саввич все больше и больше убеждается в том, что ему не хватает глубоких знаний в тактике, навигации, теории полета.

Видя в нем прирожденного лидера, отличного командира и способного организатора, командование части принимает решение направить Е. Птухина на учебу на курсы при Академии им. Н. Е. Жуковского. Здесь под руководством опытных преподавателей он изучает стратегию, тактику, устройство сухопутных, воздушных и морских сил, историю военного искусства. Перед тридцатью молодыми командирами начальствующего состава ВВС с лекциями выступали М. Н. Тухачевский, автор книги «Тактика авиации» А. Н. Лапчинский, начальник штаба ВВС В. В. Хрипин и другие.

В 1929 году Евгений Птухин оканчивает курсы усовершенствования командного состава и назначается командиром 15-й отдельной истребительной эскадрильи имени ЦИК СССР в Белорусском военном округе. На вооружении эскадрильи стояли самолеты И-2 бис, но вскоре появились новые И-3. Птухин лично проверяет боевые качества самолета. Все в части удивляются птухинской выносливости, когда тот выжимал из самолета все, что машина могла дать. В конце каждого летного дня командир эскадрильи собирал летчиков, отмечал успехи в пилотировании и терпеливо разбирали ошибки.

В мае 1934 года Е. С. Птухин был назначен командиром и комиссаром 450-й смешанной авиационной бригады, дислоцировавшейся в Смоленске. В ее состав входили 4-я и 9-я истребительные, 35-я и 42-я бомбардировочные эскадрильи и разведотряд. Свое прибытие в бригаду новый командир отметил каскадом фигур высшего пилотажа над главным аэродромом. Побросав работу, механики и летчики с восхищением наблюдали, как необычно представля-

²⁷ Красовский С.А. Жизнь в авиации. М.: Воениздат, 1968. С. 63.

ется новый комбриг своим подчиненным. Многие поняли – спокойная, размеренная служба закончилась. И были правы.

С приходом нового командира вся жизнь бригады переместилась на аэродром. Полеты не прекращались ни днем, ни ночью. Стремясь быть примером во всем для своих подчиненных, Птухин освоил самолет Р-5 и стал летать вместе с разведчиками и бомбардировщиками. Но основное внимание он старался уделить своим любимым истребителям.

Вскоре на вооружение бригады стал поступать истребитель И-5. Евгений Саввич поставил жесткие сроки и стал требовать быстрого перехода одной из эскадрилий на новую машину. В конце каждой пятинедельки проводились соревнования по стрельбе и бомбометанию. Лучшим летчикам выдавалась премия. Неудачников, или как их называл Птухин, – «марал», пропесочивали карикатурами в стенгазете.

Служивцам по душе пришелся новый командир. Они отзывались о нем как о человеке твердой воли, бесстрашия, неиссякаемой энергии и высокого чувства товарищества. Герой Советского Союза Маршал авиации С. А. Красовский вспоминает: «Птухина я знал давно. Он много и серьезно учился, отлично летал, обладал хорошими организаторскими способностями, – словом, рос быстро»²⁸.

Успехи не заставили себя ждать. На осенних маневрах 1934 года Смоленская бригада была названа одной из лучших. Она находилась в числе передовых по налету часов и безаварийности полетов. Многие летчики интенсивно овладевали слепыми и высотными полетами.

В июле 1935 года Евгения Саввича ждало новое ответственное назначение – он получает под свое командование 142-ю авиабригаду Белорусского военного округа, дислоцировавшуюся в Бобруйске. На вооружении части находились истребители И-3, И-5, И-7. Бригада славилась опытными летчиками и специалистами, в совершенстве владевшими летной техникой. Не случайно 142-я бригада много лет подряд занимала одно из первых мест в ВВС по боевой и политической подготовке, а ее лучшие представители ежегодно участвовали в парадах на Красной площади. Хорошие организаторские способности и природный талант летчика помогли Е. С. Птухину быстро освоиться с новой должностью и заслужить почет и уважение коллег.

22 сентября 1935 года Центральный исполнительный комитет и Совет Народных Комиссаров СССР издали постановление «О введении персональных военных званий начальствующего состава РККА». 28 ноября 1935 года народный комиссар обороны СССР приказом по личному составу армии за № 2488 присвоил Е. С. Птухину воинское звание «комбриг».

В 1936 году на вооружение 142-й авиабригады стали поступать истребители И-16. Командованием была поставлена задача овладеть новой техникой в кратчайшие сроки. Первым в бригаде за штурвал машины сел комбриг Птухин. Вскоре он уже виртуозно исполнял на ней фигуры высшего пилотажа. Вслед за своим командиром новый истребитель начали осваивать и другие летчики бригады.

Постановлением Центрального Исполнительного Комитета СССР от 25 мая 1936 года за выдающиеся личные успехи по овладению боевой авиационной техникой и умелое руководство боевой и политической подготовкой Военно-воздушных сил РККА комбриг Е. В. Птухин был награжден орденом Красной Звезды

На осень 1936 года в Белорусском особом военном округе были запланированы большие маневры. Проверять боевую готовность войск должен был нарком обороны К. Е. Ворошилов. 142-й авиабригаде комбрига Птухина предстояло показать на маневрах, как ее летчики освоили новую технику. Начались многочасовые тренировки. Вспоминает старший инженер бригады И. А. Прачик: «Стреляли летчики бригады прямо над аэродромом: звено Р-5 буксирует конусы, а звено И-16 стреляет по ним. Поначалу дело шло не лучшим образом – попаданий по конусам было мало. Но к началу маневров мы подготовились хорошо: материальная часть

²⁸ Красовский С.А. Жизнь в авиации. М.: Воениздат, 1968. С. 108.

работала как четко отрегулированный часовой механизм – все наши самолеты могли выполнять любую боевую задачу, и летчики по конусам стреляли мастерски.

На учениях нам предстояло взаимодействовать с сухопутными войсками. Командующий округом И. П. Уборевич организаторскую сторону учений поручил своему заместителю, который решил собрать всех командиров – пехотных, кавалерийских дивизий, а также авиационных бригад.

Птухин на это совещание предложил поехать и мне вместе с командирами полков.

Бурно проходил совет командиров. Особенно настойчив был, как я после узнал, командир 4-й кавалерийской дивизии. Помню, он горячо доказывал собравшимся:

– Прежде чем начать форсирование Березины, авиация должна прикрыть наземные войска.

Птухин в присущей ему манере мягко, но в то же время категорично возразил напористому комдиву:

– Авиация поднимется в воздух только с началом форсирования водного рубежа.

Комкор Тимошенко согласился с Птухиным:

– Конечно, сначала артиллерийская подготовка. Комбригу видней возможности авиации. Нам, кавалерийским командирам, с лошадей не так видно, как сверху.

Последние слова Тимошенко произнес шутливым тоном, но мы поняли, что идея Евгения Саввича принята. А после совещания к Птухину все-таки подошел настойчивый командир 4-й кавалерийской дивизии. Меня поразили уверенность и холодноватая властность в светлых глазах этого коренастого кавалериста. Он приглашал к себе нашего комбрига:

– Приезжайте! А лучше прилетайте!..

Евгений Саввич к концу беседы представил нас, перечисляя звания и фамилии:

– Мои помощники – инженер бригады, командиры полков...

Комдив крепко пожал нам руки и, натягивая поглубже фуражку на свою крупную голову, посмеялся:

– Свита, значит. Не рано ли?

Птухин понял неприкрытую иронию, но не обиделся и сказал просто:

– В авиации свита по штату не положена. Все мы варимся в одном котле, начиная от моториста и кончая командующим...

Едва комдив отошел, я спросил Евгения Саввича:

– Кто этот задиристый кавалерист?

– Командир 4-й кавалерийской дивизии. Жуков его фамилия. Он по-хорошему, как вы сказали, задирист. Мне он нравится: говорит, что думает. Хотя тяжеловат характером. Опытнее, старше многих из нас»²⁹.

На осенних маневрах 1936 года 142-я авиабригада показала отличные результаты. За эти успехи приказом наркома обороны комбриг Е. С. Птухин был премирован легковым автомобилем М-1. Вскоре всю бригаду и ее командира ждало новое серьезное испытание. В суровую зиму 1936–1937 годов по непонятным причинам в бригаде произошло несколько серьезных летных катастроф. Разбилось 3 истребителя И-16, летчики погибли.

Вспоминает старший инженер бригады И. А. Прачик: «Управление ВВС вскоре направило к нам свою комиссию, конструкторское бюро – свою, научно-исследовательский институт ВВС тоже командировал лучших специалистов. Все эти комиссии, надо отдать им должное, добросовестно работали в сильные холода на местах катастроф. Приезжали в Бобруйск продрогшие, уставшие. А работа их в штабе бригады состояла в уточнении летной подготовки погибших пилотов, знания материальной части самолета всем техническим персоналом. Евгений Саввич сердито пенял им:

²⁹ Прачик И.А. Фронтовое небо. М.: Воениздат, 1984. С. 6–7.

– Товарищи инженеры, я не умаляю ваших знаний, трудов. Но ведь разбились отлично подготовленные летчики. Вы знаете, что один из погибших крепко держал в своих руках ручку управления, будучи мертвым? Путь к верному поиску причин катастрофы надо начинать с управления самолетом...

Члены комиссий вежливо выслушивали уставшего комбрига и молчали. А тем временем из конструкторского бюро Поликарпова нам прислали расчеты прочности узлов и агрегатов истребителя И-16. Эти расчеты камнем преткновения встали на пути поисков комиссий: серию боевых машин испытывал Валерий Чкалов. И представители из Москвы все настойчивее стали повторять, что причина наших бед в неверной методике обучения летного состава, что не будет лишним проверить как следует технику пилотирования летчиков бригады. Такой вывод нас не убеждал – мы неустанно искали истинную причину.

В один из поздних уже вечеров я оделся во все теплое, что у меня имелось, и направился в холодный ангар. Не спеша залез в кабину И-16, поработал педалями, ручкой управления и вдруг заметил, что при взятии на себя ручка идет очень туго. “Должно быть, от мороза, – подумалось мне. – А как же тогда там, на высоте, где гораздо холоднее и нагрузки на рули значительно, чем на земле? Возможно, такое только на одной машине?..” Я перебрался в кабину другого “ишачка” – повторилось то же: рули работали туго. “Значит, – делаю неуверенный вывод, – дело в температуре” – и продолжаю работать резче, энергичнее, как бы выполняя пилотажные фигуры, при которых нагрузка максимальная. И вдруг... хруст, будто песок на зубы попал. Я не верю глазам: в правой руке у меня значительная часть ручки управления, примерно такая, как у погибшего летчика. Сажусь в кабину следующего самолета, выполняю также несколько энергичных и резких движений – в моих руках оказывается второй обломок...

Догадка о причине аварий пришла ко мне, конечно, раньше, чем мысль проверить ее самому в кабине И-16. Теперь гипотеза стала истиной: основа ручки управления самолетом ломается при значительном усилии в условиях низких температур. Спешу сообщить об этом комбригу Птухину, телефонная трубка дрожит в моей руке, а в ответ слышу знакомый голос:

– Прачик, дорогой мой! Я сейчас, мигом!..

И вот Евгений Саввич в ангаре:

– Ну что тут у тебя? Говори быстрее...

С трудом сдерживая волнение, докладываю:

– При температуре порядка сорока градусов основание ручки ломается, Евгений Саввич.

Комбриг проверяет один самолет – ручка управления трещит, – второй, третий... Я уже протестую:

– Евгений Саввич, так вы все ручки переломаете! Оставьте, бога ради, и для членов комиссии. Пусть потренируются перед отъездом в Москву.

Поостыв, Птухин долго стоит в раздумье, потом, словно очнувшись, хватается меня в охапку:

– Иван Андреевич, какой же ты молодец! Какой молодец...

Когда все ручки управления на истребителях этой серии были заменены, комбриг Птухин, как и прежде, приходил на стоянку самолетов еще вместе с техниками, садился в первый попавший на глаза истребитель и выполнял над аэродромом фигуры высшего пилотажа. Это была его метода, которая лучше всего другого вселяла уверенность людям, что наши боевые машины надежны»³⁰.

15 мая 1937 года комбриг Е. С. Птухин был направлен на помощь республиканскому правительству Испании, где шла национально-революционная война. Под псевдонимом «генерал Хосе» он командует истребительной группой республиканских ВВС. Участвует в боевых действиях во время Брунетской операции. Подготовка авиации к этой операции происходила с

³⁰ Прачик И.А. Фронтовое небо. М.: Воениздат, 1984. С. 9–10.

лихорадочной поспешностью. Тем не менее Евгений Саввич добился, чтобы к ее началу было построено несколько новых посадочных площадок. На них он возлагал большие надежды, так как все аэродромы были хорошо известны фашистам, и только три из них еще не подвергались бомбардировке. Республиканцам удалось скрытно сосредоточить 133 самолета, что стало полной неожиданностью для мятежников.

С первых же дней наступления на Брунете начались ожесточенные воздушные бои. Республиканские летчики совершали в день по 5–7 боевых вылетов. С таким напряжением истребители здесь еще не летали. Птухин метался от аэродрома к аэродрому, едва успевая сделать разбор особо трудных боев и поставить новые задачи. На подведение итогов и планирование боевых действий оставался только маленький промежуток короткой ночи.

Понимая, что прежде чем руководить другими летчиками, необходимо самому иметь боевой опыт, Е. С. Птухин неоднократно вылетает на фронт, и, несмотря на запрет советского руководства, участвует в воздушных боях.

9 июля 1937 года в небе над Мадридом он в паре с югославом Божко Петровичем сбил новейший немецкий истребитель Messerschmitt Bf.109. Рассказывает писатель С. И. Шингарев: «Со стороны солнца мелькнули вытянутые силуэты второй группы “мессеров”.

Резко задрав вверх нос истребителя, Птухин полоснул пулеметными очередями по мотору Me 109. Фашист ловко ушел из-под трасс и положил машину в вираж. Птухин устремился за ним. На вираже он догнать своего противника не смог. Правда, и “мессер” от И-16 тоже не оторвался. Резким переворотом через крыло фашистский летчик ввел самолет в пикирование. Птухин повторил маневр “мессера”. Над площадью Майор И-16 догнал фашистскую машину. Птухин нажал гашетки. “Мессер” рванул вверх. В лучах солнца блеснули полированные крылья и наглухо закрытая плексигласовым фонарем кабина пилота. Генерал Хосе еще раз надавил гашетку общего огня. Пулеметные трассы зацепили хвостовое оперение “мессера”. И тут на пути фашиста оказался “чато” Божко Петровича. Югослав успел первым открыть огонь. “Мессершмитт” опрокинулся на крыло и рухнул вниз»³¹.

Вернувшись на аэродром, летчики приступили к тщательному разбору воздушного боя. Внимательно выслушав всех, комбриг Птухин сказал:

– По сравнению со знакомыми нам немецкими истребителями Me 109 – машина более совершенная и более опасная. Поэтому нам следует выработать новую тактику воздушного боя. В горизонтальном полете «мессершмитт» не смог догнать мой И-16, – выходит, по скорости они равны. Но на виражи он тратит больше времени, чем наш маневренный И-15. Значит, бой надо навязывать ему на виражах, использовать коллективность действия, взаимную выручку в бою и тесное взаимодействие И-15 с И-16.

А потом, когда летчики разошлись, комиссар сказал комбригу:

– Пока тебя не было, звонил Григорий Михайлович Штерн. Категорически запретил отпускать тебя в воздух.

– Без тебя, конечно, не обошлось.

– Не обошлось. Да пойми же ты наконец, вдруг что случится, что будем делать без командира?...»³²

Как командир, отвечающий за вверенных ему людей, Птухин понимал, что нельзя ему оставлять командный пункт во время боя. Но он также понимал, что не сможет правильно руководить авиацией, не узнав боевые качества и тактику немецких и итальянских истребителей.

В одном из следующих воздушных боев Евгений Саввич Птухин сбил новейший немецкий бомбардировщик Heinkel He.111. Рассказывает писатель М. П. Сухачев: «Птухин резко,

³¹ Шингарев С.И. «Чатос» идут в атаку. М.: Московский рабочий, 1986. С. 73.

³² Александровская С.М. Генерал Хосе. Сборник «Мы – интернационалисты». М., 1975. С. 200–201.

полупереворотом на полном газу ринулся за одним из трех увиденных им Хе-111... Боясь упустить противника, он сделал резкий маневр и оторвался от ведомых...

Как только дистанция достигла метров пятьсот, от самолета противника вытянулись светящиеся трассы, и в тот же миг Птухин почувствовал дробный стук по левой плоскости. У противника были пулеметы более крупного калибра, и он мог себе позволить стрелять с такой дальности.

Одновременно со стрельбой бомбардировщик вошел в правый разворот с набором высоты. С большой угловой скоростью он мелькнул перед капотом самолета Птухина. Атака была сорвана...

Имея преимущество в скорости, можно было сделать левый ранверсман вслед за противником и оказаться в хвосте. Но в верхней точке почти всем планом самолет зависнет на малой скорости. Конечно, стрелок не упустит такого момента. Мгновенная оценка обстановки, и Птухин энергично ввел машину в левый вираж, зная, что сейчас он встретится с противником в лоб. Видимо, предупрежденный стрелком о маневре истребителя, фашистский пилот переложил из правого виража в левый. Закончив разворот, Птухин увидел, что они находятся в диаметрально противоположных точках виража. Имея почти одинаковые скорости, противники крутили уже третий вираж. Перегрузка была на пределе. С трудом удерживая поднятую голову, Птухин видел тщетные попытки стрелка переложить турель с правого борта на левый. Из-за большой перегрузки, это оказалось ему не под силу. Фашист мог стрелять только во внешнюю сторону виража. Обессилев, стрелок сидел вдавленный в сиденье. «А ведь он теперь безоружен с внутренней стороны виража», – мелькнула мысль у Евгения Саввича. Увеличив крен больше 90 градусов, Птухин с потерей высоты срезал окружность и на выходе в набор стал приближаться к противнику. Когда, как показалось, стали видны заклепки на обшивке, он с каким-то особым усилием нажал на гашетку. Почудилось, что тонкие блестящие шпаги вонзились в ненавистное бледно-голубое тело чудовища. Проскакивая под противником, Птухин уже не сомневался, что фашисту нанесен смертельный удар. И верно, враг медленно, так происходит при повреждении управления, завалил левый крен с опусканием носа. Так же медленно вращаясь, он почти отвесно стал быстро удаляться от Птухина. Затем в том месте, где точка самолета коснулась земли, беззвучно выросло большое огненно-черное облако»³³.

В результате, несмотря на запреты летать, генерал Хосе лично и в группе сбил несколько самолетов противника. Вместе с победами появились авторитет и уважение среди советских летчиков, воевавших в Испании. Вспоминает Герой Советского Союза генерал-майор Б. А. Смирнов: «Евгения Саввича я раньше не знал, увидел его здесь, в Испании, впервые. Смелый летчик, большого масштаба командир, а главной чертой его характера была принципиальная справедливость ко всем без исключения. У него не было ни любимчиков, ни пасынков. Он знал цену боевым летчикам и никогда не спешил с выводом. С ним было легко воевать и всегда хотелось выполнить любое задание, которое он ставил»³⁴.

В июле 1937 года, во время бомбардировки самолетами мятежников, базировавшихся на аэродроме Алькалы, республиканских ночных истребителей, комбриг Птухин получил контузию и был ранен. Небольшой осколок бомбы глубоко вошел в мякоть бедра. Но Евгений Саввич отказался от госпитализации. Отлежавшись несколько дней в своем номере в отеле «Гайлорд», он вернулся в строй и, приволакивая раненую ногу, приступил к дальнейшему руководству боевыми вылетами.

В конце июля 1937 года комбриг Птухин становится главным советником командующего республиканской авиацией на Мадридском, Арагонском и Теруэльском фронтах. Испанское правительство присвоило Хосе звание генерала Военно-воздушных сил. Под его руковод-

³³ Сухачев М.П. Небо для смелых. М.: Молодая гвардия. 1979. С. 166–168.

³⁴ Смирнов Б.А. Небо моей молодости. М.: Воениздат, 1990. С. 94.

ством был осуществлен целый ряд успешных операций. Вот что вспоминает об одной из них Б. А. Смирнов: «Товарищ Птухин вызывает на главный аэродром всех командиров истребительной авиации. Срочно!

Евгений Савич подробно рассказывает об обстановке на фронте, о соотношении авиационных сил, которое складывается явно не в пользу республиканцев. Собственно говоря, все это мы хорошо знаем. Видимо чувствуя это, Птухин неожиданно прерывает плавное течение своей речи и тяжело опускает кулак на расстеленную на столе карту.

– Вот! Вот что нужно сделать – произвести налет на их аэродром Гарापинильос. На этом аэродроме, по предварительным данным, сосредоточенно более шестидесяти вражеских самолетов. Мы не можем ждать, когда они поднимутся и ударят по нашим республиканским базам. Не имеем права ждать!

“Правильно! Но почему же пригласили на совещание одних истребителей? – думаю я. – Почему здесь нет ни одного командира бомбардировочной эскадрильи? Ведь речь-то, видимо, пойдет о том, чтоб осуществить удар по вражескому аэродрому?”

– Во время последних боев над Сарагосой и в районе ее, – продолжает Птухин, словно угадав мою мысль, – наша бомбардировочная авиация встречала большие группы истребителей противника и сплошную завесу зенитного огня. Естественно, что мы имели в этих полях потери. Как избежать их при налете на Гарापинильос? Мы подумали, посоветовались и решили: во избежание излишних потерь провести налет на Гарापинильос без участия бомбардировщиков. Силами одних истребителей»³⁵.

Выслушав мнение всех присутствующих, Е. С. Птухин принял решение: возложить выполнение основной задачи на эскадрилью Анатолия Серова. Эскадрильи Смирнова, Гусева, Плещенко и Деводченко блокируют вражеский аэродром со всех сторон. Командование всей объединенной авиагруппой было возложено на И. Еременко.

15 октября 1937 года, воспользовавшись внезапным нападением, советские летчики нанесли сокрушительный удар по вражескому аэродрому. Вспоминает Б. Смирнов: «Через несколько дней пленные летчики показали: “На аэродроме Гарापинильос уничтожено сорок самолетов. Большая часть оставшихся выведена из строя и требует длительного ремонта”. В бессильной ярости фашистское командование обрушилось на охрану и зенитчиков, которые разбежались во время штурмовых действий республиканских самолетов. На следующий день после налета двадцать солдат были выстроены вдоль линии сгоревших самолетов и расстреляны на месте»³⁶. Официально националисты признали потерю 12 самолетов: 3 Ju-52, 3 He-46 и 6 «фиатов».

За эту спланированную и успешно проведенную операцию, 22 декабря 1937 года, комбриг Е. С. Птухин был награжден орденом Ленина. Нарком обороны Ворошилов прислал шифровку, в которой восторженно написал: «Наша авиация, как всегда, на высоте! Нашим летчикам “ура»!».

В декабре 1937 года республиканские войска начинают операцию по ликвидации Теруэльского выступа. Главный военный советник командования республиканской армии Г. М. Штерн проинформировал Птухина о задачах авиации в этой операции. Они были слишком велики для малочисленной авиации. К тому же необычайно сильные морозы и снегопады прибавили лишние заботы. Но несмотря на все трудности, авиация начинает действовать. Проводится воздушная разведка, данные которой оперативно докладываются республиканскому командованию. Наносятся бомбардировочные удары по обороне фашистов. Истребители с успехом штурмуют фашистские аэродромы.

³⁵ Смирнов Б.А. Небо моей молодости. М.: Воениздат, 1990. С. 128.

³⁶ Смирнов Б.А. Небо моей молодости. М.: Воениздат, 1990. С. 132.

Над Теруэлем разыгрываются воздушные бои, каких не бывало в небе Испании. В них принимает участие большое количество самолетов с обеих сторон. Воздушные схватки происходят на всех эшелонах высоты.

22 декабря 1937 года в небе над Теруэлем сошлись до полутора сотен самолетов. Фашисты оказывали яростное сопротивление и не желали уступать. Как оказалось, причиной этого было прибытие на смену частей, разгромленных в ходе штурмовки Гарапинильоса, летчиков высшей школы воздушного боя итальянских ВВС. Им была поставлена задача отомстить за посрамленную честь. Но это им не удалось, бой закончился при соотношении сбитых самолетов пять к семи в пользу республиканцев.

Именно на земле Испании раскрылся в полной мере военный талант Е. С. Птухина. Служивший под его началом А. Ф. Семенов, будущий Герой Советского Союза и генерал-лейтенант авиации, вспоминает: «Евгений Саввич Птухин обладал незаурядным талантом авиационного начальника. Он по-своему, как мы говорим теперь, по-птухински, разрабатывал, подготавливал и успешно осуществлял довольно значительные в тогдашних масштабах воздушные операции. Боевые задачи решались при тесном взаимодействии различных родов авиации, часто с наращиванием силы ударов, особенно в ходе борьбы с самолетами противника. Последние эффективно уничтожались не только в воздухе, но и на аэродромах»³⁷.

В январе 1938 года комбриг Е.С Птухин был отозван в Советский Союз. В отчете, написанном на имя руководства вооруженных сил, Евгений Саввич проанализировал применение авиации в боевых условиях. Он доказывал необходимость установки на истребителях пушечного вооружения, как эффективного средства борьбы с самолетами противника. Настаивал на бронировании кабин пилотов и приводил данные о количестве пострадавших по этой причине летчиков. Птухин считал, что на самолетах обязательно должна присутствовать радиосвязь, подкрепляя это примерами, когда приказами с земли можно было существенно повлиять на исход воздушного боя. В конце отчета он поставил вопрос о необходимости перехода звена от трех самолетов к четырем, разбитым на две пары. Данная структура хорошо зарекомендовала себя в воздушных боях в небе Испании.

22 февраля 1938 года Е. С. Птухину было присвоено внеочередное воинское звание «комкор», и он был награжден юбилейной медалью «XX лет РККА».

7 марта 1938 года в Кремле, в торжественной обстановке, М. И. Калинин вручил комкору Птухину сразу два ордена – Ленина и Красного Знамени, которых он был удостоен за бои в Испании.

В апреле 1938 года Евгений Саввич был назначен командующим Военно-воздушными силами Ленинградского военного округа. На первомайском параде на своем краснокрылом И-16 он летел во главе воздушной армады.

Много сил и времени отдавал комкор работе по боевой подготовке летных частей. Часто выезжал на аэродромы, где встречался с летчиками и специалистами. Рассказывал о приобретенном боевом опыте в небе Испании. На своем красном И-16 показывал молодым пилотам, как необходимо летать и выполнять сложнейшие фигуры пилотажа, чтобы не быть сбитым в первом же бою. Сам лично отрабатывал с летчиками управление воздушным боем в различных условиях и группами разного состава.

В августе 1938 года комкор Е. В. Птухин был вызван в Москву для прохождения обучения на курсах усовершенствования командного и начальствующего состава при Академии Генерального штаба РККА. 23 февраля 1939 года весь курс слушателей был приведен к торжественной присяге, после чего был зачитан приказ о назначении на должности. Комкор Птухин оставался на своем прежнем месте службы. К началу 1939 года под его руководством находи-

³⁷ Семенов А.Ф. На взлете. М.: Воениздат, 1969. С. 13.

лось 7 авиационных бригад, насчитывавших свыше 1 тысячи самолетов различных типов, базировавшихся на 12 аэродромах. Все это огромное хозяйство требовало постоянного внимания.

Остановка на границе с Финляндией оставалась сложной. По договору с прибалтийскими странами на их территории началось строительство советских военных баз. Ответственность за оборонные мероприятия в Эстонии была возложена на руководство Ленинградского военного округа. Рассказывает писатель М. П. Сухачев: «Мерецков вместе с Птухиным объехали всю Эстонию, намечая районы строительства укреплений и аэродромов. Результаты рекогносцировки они докладывали Сталину на даче. Птухин и раньше несколько раз встречался со Сталиным на приемах после воздушных парадов, но общаться так близко, за одним обеденным столом еще не приходилось. Порядка доклада никакого не было. Внешне это было похоже на беседу, где, естественно, больше задавал вопросы Сталин. И когда раздался вопрос: “А как товарищ Птухин мыслит использовать авиацию с аэродромов Эстонии в случае конфликта на финской границе?” – Птухин от неожиданности растерялся. Он выждал время и, чтобы скрыть волнение, стал медленно излагать свой план. Сталин слушал не перебивая. Будучи тонким психологом, он, видимо, изучал логику мышления командующего, о котором уже много слышал и знал.

– Товарищ Птухин, вы должны хорошо себе представить всю полноту ответственности, если хоть одна бомба упадет на Ленинград.

Эти слова были убедительнее любого приказа»³⁸.

30 ноября 1939 года началась советско-финляндская война. Комкору Е. С. Птухину поручается руководство фронтовой авиацией. Под его командованием находятся 15-я, 71-я (впоследствии 18-я) и 55-я скоростные бомбардировочные авиабригады, а также 35-й и 55-й скоростные бомбардировочные авиаполки. Перед ними ставилась задача наносить бомбовые удары по скоплениям живой силы, укреплениям и коммуникациям противника с целью способствовать продвижению частей Красной Армии на Карельском перешейке. Однако, натолкнувшись на упорное сопротивление финских частей и заранее подготовленную полосу обороны – «линию Маннергейма», советские части были вынуждены перейти к обороне.

Рассказывает писатель М. П. Сухачев: «В середине декабря поздно вечером, когда член Военного совета ВВС Агальцов перечитывал разведсводку, зазвонил кремлевский телефон.

– Вы знаете остров Даго?

– Да, товарищ Сталин.

– Там надо построить аэродром для эскадрильи И-16, и как можно быстрее.

– Но там сплошные леса.

– Вы что, не знаете, как среди лесов города вырастают?

– Ясно, товарищ Сталин.

В трубке раздался щелчок, все смолкло. Агальцов перевел дух и немедленно стал звонить Птухину.

– Хосе, – они по привычке иногда еще называли друг друга испанскими именами, – твоя задача такова: нужно срочно построить аэродром на Даго. Сейчас я звоню Мерецкову, попрошу помочь всем, что потребуется. Сообщай мне каждый день, как идут дела.

На следующий день почти следом за Птухиным Агальцов позвонил Сталин и был приятно удивлен тем, что уже два батальона приступили к работе.

– Кто ответствен за работу?

– Птухин, товарищ Сталин, – с готовностью ответил Агальцов.

К Новому году на укатанный аэродром сел полк И-16. Агальцов немедленно доложил Сталину.

– Как полк? – удивился Иосиф Виссарионович.

³⁸ Сухачев М.П. Небо для смелых. М.: Молодая гвардия, 1979. С. 211.

– Мы построили не на эскадрилью, а на полк.

– Это хорошо. Птухин молодец, – тихо и мягко сказал Сталин. И Агальцов по голосу понял, как он при этом скупно улыбнулся в усы. “Надо срочно передать разговор Птухину, – подумал Агальцов, – это для него значит больше, чем награда”»³⁹.

В январе 1940 года для поддержки наступления войск Северо-Западного фронта при прорыве «линии Маннергейма» были созданы Военно-воздушные силы Северо-Западного фронта под командованием комкора Е. С. Птухина. В их состав были включены 27-я дальнебомбардировочная авиабригада, 29-я бомбардировочная авиабригада, 16-я скоростная бомбардировочная авиабригада, 85-й отдельный скоростной бомбардировочный авиаполк и 149-й отдельный истребительный авиаполк.

По состоянию на 10 февраля 1940 года фронтовая авиация под командованием комкора Птухина насчитывала 558 самолетов (351 бомбардировщик и 207 истребителей). Вся эта грозная сила использовалась в полном объеме. Интенсивность применения ВВС на Карельском перешейке была очень высокой: в отдельные дни февраля – марта 1940 года при прорыве главной оборонительной линии в течение дня иногда производилось до 2000–2500 самолето-вылетов (с учетом авиации фронта, армий, ПВО и Краснознаменного Балтийского флота). Ночью эта цифра доходила до 300–400 вылетов⁴⁰.

23 февраля 1940 года для выполнения особых задач под непосредственным командованием комкора Е. С. Птухина были сформированы Объединенные Военно-воздушные силы в составе 27-й дальнебомбардировочной авиабригады, 16-й скоростной бомбардировочной авиабригады, 85-го отдельного скоростного бомбардировочного авиаполка и 149-го отдельного истребительного авиаполка из состава ВВС Северо-Западного фронта, 7-го истребительного авиаполка из 59-й истребительной авиабригады ВВС 7-й армии, а также 1-го минно-торпедного авиаполка, 15-го разведывательного авиаполка и 13-го истребительного авиаполка из состава ВВС Краснознаменного Балтийского флота.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 марта 1940 года за умелое руководство действиями авиации, нанесшей большой урон противнику при прорыве укрепленной «линии Маннергейма», комкору Птухину Евгению Саввичу было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 244). Всего за храбрость и отвагу 68 летчиков ВВС Северо-Западного фронта, сражавшихся под руководством комкора Е. С. Птухина, были удостоены звания Героя Советского Союза.

С 14 по 17 апреля 1940 года в ЦК ВКП(б) при присутствии И. В. Сталина состоялось совещание начальствующего состава Красной Армии по сбору опыта боевых действий против Финляндии. 16 апреля на утреннем заседании с докладом о действии авиации Северо-Западного фронта выступил комкор Е. В. Птухин:

«Товарищи, в войне с белофиннами мы впервые применяли большую массу авиации и особенно широко использовали бомбардировочную авиацию по всем видам ее работы. 71 % действий авиации Северо-Западного фронта – это работа с войсками, работа по уничтожению и разрушению УРов Карельского перешейка. Всего мы имеем 53 тыс. самолето-вылетов, из них 27 тыс. ложится на бомбардировщики, сделавших 19,5 тыс. самолето-вылетов по УРам и сбросивших 10,5 тыс. т бомб. Как видите, цифра колоссальная. Бомбы сбрасывали крупнокалиберные – 250–500 кг.

Что мы сделали ими, как помогли войскам? Имеются данные, что несколько железобетонных точек от прямых попаданий бомб крупного калибра были разрушены окончательно.

³⁹ Сухачев М.П. Небо для смелых. М.: Молодая гвардия, 1979. С. 213–214.

⁴⁰ Петров П. В., Степаков В.Н. Советско-финляндская война 1939–1940. СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2003. Т. 1. С. 477–478.

Думаем весной, когда стает снег, тщательно обследовать укрепленный район и поглядеть эффективность работы бомбардировщиков.

ГОЛОС. Рядом попадали, только не в бетон.

ПТУХИН. Если бомба попадает рядом, тоже помогает. Нужно учитывать моральный эффект. Не каждая бомба может попасть точно в цель, но если бомба в 500 кг упадет рядом с ДОТом – это тоже действует морально и материально. Мы знаем случаи, когда бомба попадала рядом с ДОТом, а из ДОТа вытаскивали людей, у которых из носа и ушей кровь шла, а часть совершенно погибала. День и ночь находиться под бомбометанием тяжело, а у нас летало днем по 2,5 тыс. самолетов и ночью 300–400 самолетов. Днем движение на Карельском перешейке абсолютно прекращалось. Ночью двигались по лесам и тропам.

ГОЛОС. По железным дорогам.

ПТУХИН. Насчет железных дорог я поговорю особо. Я считаю, что авиация провела колоссальную работу по разрушению УРа, но большим недочетом является то, что мы разбрасывали свою авиацию, не сосредотачивали ее действия на главных участках. Каждый командующий хотел сразу разрушить укрепленный район, а это невозможно. Авиация тогда эффективна, когда она метр за метром кладет бомбы по определенной системе, по определенному расчету, по определенному методу работы.

Укрепленный район состоит не только из железобетонных точек. Он состоит из траншей, из проволочных заграждений, и все это должна уничтожать авиация.

Укрепленные районы может потрясти только техника, а техникой мы богаты. Надо только работать по определенной системе, согласовывать действия различных родов войск и не разбрасываться.

Бомбили мы на 300–400 м от переднего края. Вначале не могли бомбить, боялись и не умели.

Особенно трудно потому, что войска не обозначают себя. Говорили мы много об этом, но систему показа войск так и не выработали.

ГОЛОС. Бомбили очень плохо. На станции Антреа попала одна бомба в полотно железной дороги, в депо ничего не попало, и весь город цел.

ПТУХИН. Не плохое у нас было взаимодействие с 7-й армией. В момент прорыва авиация с артиллерией перебросили свой огонь по тылам. Бомбардировщики действовали по районам предполагаемого сосредоточения резервов противника. Это способствовало тому, что наши войска при развитии прорыва не имели сильных контратак.

Действия по железным дорогам. Это очень большой вопрос. Мы впервые бомбили железнодорожные узлы крупными силами.

Станция Коуволла – большой ж.д. узел, большая станция. После бомбометания работала как перегон. Станции был нанесен большой ущерб, но во время перерыва в бомбометании финны успевали кое-как восстанавливаться и станция все же работала. Нашу работу лимитировала погода, 2–3 дня работаешь, а потом 5 дней плохая погода.

ГОЛОС. В сумерки плохо работали.

ПТУХИН. По железнодорожным узлам нужно и можно бомбить, но для большего эффекта необходимо применять бомбы крупного калибра 500–1000 кг, это первое.

Второй вопрос, относительно бомб с замедлением, учитывая ленинградскую погоду, когда из 105 дней войны всего лишь 25 дней было летных, необходимо иметь бомбы со взрывателями замедленного действия на 2–3 суток.

Погода стоит хорошая – взлетают 2–3 бригады на ж.д. узел, производят бомбометание, а благодаря замедленным взрывателям станция выводится из строя на 2–3 дня.

Один из наиболее эффективных способов срыва ж.д. движения – это бомбометание по мостам. Но поражать мосты, как узкую цель с горизонтального полета, очень трудно. Есть случаи прямого попадания в мосты, но это требует больших материальных затрат. Мне кажется,

что здесь можно применить два способа: первый – бомбометание с пикирования, для чего требуется специальный самолет – пикировщик, или второй – бомбометание с низкой высоты бомбами на парашютах калибра не меньше 250 кг. Только необходимо хорошо отработать взрыватели этих бомб, так как парашютное приспособление, методика и тактика бомбометания нами в округе отработаны.

Есть еще способ прекращения ж.д. движения на перегонах, но для этого нужен специальный тип самолета, имеющий возможность бомбить с низких высот.

СТАЛИН. Мосты можно разрушать?

ПТУХИН. Правильно. Разрушение перегона хорошо тем, что мы можем поймать движущийся состав и сделать крушение.

СТАЛИН. На перегонах труднее ремонтировать?

ПТУХИН. Я считаю, что для прекращения железнодорожного движения надо применять все методы. Я не отказывался ни от одного метода и считаю, что ВВС Северо-Западного фронта добились определенных результатов в срыве движения по железным дорогам.

Мы добились хороших результатов в выводе из строя паровозов. У нас появилась мысль стрелять по паровозам истребителями из ШВАКов. Результат оказался хорошим. Так мы вывели из строя 86 паровозов, плюс к этому взорвали ряд вагонов с боеприпасами, много сожгли вагонов, терроризировали железнодорожников.

СТАЛИН. Объясните, как выводили паровозы из строя?

ПТУХИН. Паровоз действует под давлением пара в котле, снаряд, попадая в котел, пробивает трубы, получается взрыв и пар выходит, а раз нет пара, значит паровоз мертв.

СТАЛИН. На ходу делаете во время движения поездов?

ПТУХИН. Да. Поезд сразу останавливается. Нам бы еще дополнительные бачки к самолетам, чтобы увеличить радиус действия. У финнов слабый паровозный парк, а увеличивая радиус действия истребителей до 300 км, можно было бы еще больше парализовать железнодорожное движение.

В будущем необходимо испытать по паровозам реактивные снаряды.

ГОЛОС. Бачки выпускались, бачки были на складе и они до сих пор лежат неиспользованными. Это подвесные бензобаки, их изготовлено несколько тысяч.

ПТУХИН. Истребительная авиация работала как всегда хорошо. Мы ее испытывали везде, воздушных боев было немного, но истребительная авиация показала себя прекрасно.

СТАЛИН. Вы все-таки расскажите об этом. Перед окончанием войны, там появились новые самолеты?

ПТУХИН. Это английские самолеты Спитфайер. Они появились перед концом, и нам, к сожалению, не пришлось с ними встретиться и попробовать свои силы.

ГОЛОС. С какой скоростью они летают?

ПТУХИН. Скорость километров 500–570. Истребители много работали на поле боя, но это исключительно из-за слабой авиации противника. Нам нужно подумать о войсковом самолете, который действовал бы на поле боя с низкой высоты и в условиях плохой погоды. Ведь вы знаете, что поднять СБ в плохую погоду очень трудно. Эта машина может применяться на поле боя в исключительных случаях – она слишком велика и неманевренна. Необходим одномоторный двухместный самолет со скоростью 380–400 км, с бомбовой нагрузкой в 300–400 кг и радиусом действия 350–400 км.

Некоторые товарищи жалуются, что авиация противника бомбила. Надо сказать, что наши войска не знают, что такое бомбометание по войскам. Вы не видели авиации, которая была в Испании. А здесь от бомбометания одного самолета паника во всем корпусе. Что бы вы сказали, если бы вас бомбили так, как мы бомбили финнов. Наши командиры должны воспитывать себя и войска так, чтобы быть готовыми к отражению действий более сильного авиационного противника, чем финны.

Мы будем принимать все меры к тому, чтобы не допустить бомбардирования наших войск, но полной гарантии дать нельзя.

Одним из недостатков нашей авиации является большая уязвимость бомбардировочных самолетов, особенно ДБ. Плоскость имеет 14 бензобаков и при стрельбе противника специальными пулями машина быстро загорается.

Машина должна быть более живучей. Конструкторам следует подумать над этим вопросом.

Следующий вопрос о вооружении.

Вооружение на бомбардировочных самолетах имеет много мертвых конусов. У штурмана на СБ два пулемета, а стрелять по самолетам противника ему не приходится, так как встречных атак, благодаря большим скоростям, почти не производится, так получается, что в бою, происходящем главным образом в задней полусфере, штурман не участвует, и вся тяжесть боя ложится на стрелка, у которого вооружение слабее и большой мертвый конус.

Необходимо штурману дать возможность иметь круговой обстрел и усилить вооружение стрелков.

У нас сейчас как будто бы делают новую машину, я говорил с одним конструктором, который мне сказал, что у стрелка не будет кругового обстрела, а только лишь по 90° в обе стороны. Считаю это неправильным. Такой конструкцией мы сами создаем мертвые конуса.

СТАЛИН. Какой такой конструктор?

ПТУХИН. Мне сказал Венедиктов.

СТАЛИН. Много чего Вам конструктор расскажет. Вы бы у Смушкевича спросили. Это фантазия конструктора.

ПТУХИН. Вооружение, стоящее на самолетах, показало себя неплохо. Надо только применять больше пушек на бомбардировщиках. Бомбы действовали хорошо, но мне кажется, что корпус бомб должен быть более мощным.

Следующий вопрос. Надо учить летный состав летать вслепую, в трудных метеоусловиях, но для этого следует специально оборудовать самолет. Мне кажется, что в полку следует иметь одну эскадрилью, которую необходимо обучать слепым полетам.

ГОЛОС. Как автоматика работала?

ПТУХИН. Очень хорошо. Наш летно-технический состав научился летать и работать в трудных условиях зимы при низких температурах и не только летать, но и пользоваться техникой.

Следующий вопрос о распределении авиации.

Считаю, что авиацию следует иметь в армии – армейскую, а основную массу бомбардировочной авиации – фронтовую. Решать, куда бросать авиацию, должен высший начальник.

СТАЛИН. По заявкам?

ПТУХИН. По заявкам нельзя, тогда пропадешь, ибо там пулеметы, там еще что-нибудь. Авиация эффективна тогда, когда она действует массово и сосредоточенно, а правильно оценить обстановку может командующий армией и фронтом, кому она и должна подчиняться.

Надо больше действовать по глубоким тылам противника – это большое дело. Посмотрите на Выборг – от него ничего не осталось. Город полностью разрушен.

Подготовка территории к войне.

Надо сказать что в начале 1938 г. в Ленинградском военном округе было 99 СБ, 130 истребителей, из 99 СБ могли летать 45 экипажей, а из 130 истребителей летали, т. е. могли выйти в бой, 50 экипажей. Вступили мы в войну с 1500 самолетами полностью подготовленными и во время войны подготовили еще два полка СБ. Это подготовка частей. Подготовка же территории для такой массы самолетов отстала. В 1938 г. у нас по округу было 12 аэродромов для скоростных самолетов, в 1939 г. мы имели 71 с лишним готовых аэродромов, но

и этого количества оказалось недостаточно, так как на некоторых оперативных направлениях аэродромная сеть полностью отсутствовала (ухтинское направление).

В 1938 г. нельзя было летать в Мурманске, потому что в Мурманске и Петрозаводске не было ни одного аэродрома, а в 1939 г. мы построили там 10 аэродромов. Могли бы сделать больше, если бы имели больше аэродромно-строительных батальонов.

Относительно запаса бомб и горючего. В 1935 г. в округе было 8 тыс. т, а в 1939 г. довели мы это количество до 16,5 тыс. т бомб. В 1938 г. емкость для горючего была на 7 тыс. т и масла на 4 тыс. т, а в 1939 г. довели емкость горючего до более 9 тыс. т, за военное же время увеличили еще на 3411 т. Но опять-таки этих запасов оказалось недостаточно для действующего количества самолетов.

Одной из причин такого недостатка является то, что командующие ВВС не знали плана войны и количества развертываемых частей в том или ином направлении.

Считаю необходимым немедленно заняться вопросами подготовки территории к войне с учетом сил, развертываемых в том или ином направлении, и соответственно этому строить аэродромы и создавать запасы не менее, чем на три месяца»⁴¹.

Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 4 июня 1940 года в Красной Армии были введены новые воинские звания. Евгению Саввичу Птухину было присвоено воинское звание «генерал-лейтенант авиации». Месяцем ранее, 6 мая 1941 года, он был назначен командующим ВВС Киевского особого военного округа. В его подчинении находилось 11 авиадивизий, в которых насчитывалось 39 авиаполков (17 истребительных, 15 бомбардировочных, 5 штурмовых и 2 разведывательных), имевших в своем составе более двух тысяч самолетов.

Здесь, на новом месте службы, судьба вновь свела его со старым знакомым – «задиристым кавалеристом» Георгием Константиновичем Жуковым. Он уже был Героем Советского Союза, генералом армии и командующим Киевским особым военным округом. Началась совместная работа по укреплению обороноспособности и повышению боеготовности войск округа. Результатом этого стала подписанная генералом армии Жуковым и членом Военного совета корпусным комиссаром Вашугиным 26 ноября 1940 года аттестация Птухина: «...старый, опытный командир, участник гражданской войны, войны с белофиннами, за образцовые действия против белофиннов присвоено звание Героя Советского Союза. Специальная подготовка как командующего ВВС КОВО хорошая. Организовать и провести операцию ВВС, как это показано на деле, может неплохо. Проявляет много забот над вопросами подготовки театра военных действий в авиационном отношении. Волевой, дисциплинированный и требовательный командующий... Должности командующего ВВС КОВО соответствует»⁴².

В январе 1941 года Георгий Константинович Жуков возглавил Генеральный штаб. В его обязанности как одного из заместителей наркома обороны входит контроль за Управлением связи, Управлением снабжением горючим, Главным управлением ПВО, Академией Генерального штаба и Академией имени М. В. Фрунзе. Жуков знал и ценил деловые качества Птухина по совместной службе. В своих мемуарах о времени командования Киевским особым военным округом он пишет: «Хочется сказать доброе слово и о начальнике военно-воздушных сил округа генерале Е. С. Птухине, который был блестящим летчиком и командиром, преданным сыном нашей партии и отзывчивым товарищем»⁴³... За короткий срок пребывания на посту командующего я успел высоко оценить трудолюбие и творческое отношение к делу начальствующего состава округа, особенно И. Х. Баграмяна, Е. С. Птухина, Н. Д. Яковлева, коман-

⁴¹ http://www.around.spb.ru/finnish/comcom/comcom_5.php (Текст впервые был опубликован в книге: «Зимняя война 1939–1940». Книга вторая. «И. В. Сталин и финская кампания»).

⁴² Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М.: Воениздат, 1981. С. 118.

⁴³ Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. М.: АПН, 1985. С. 225.

дующих армиями и командиров соединений. Я глубоко верил в этих людей и чувствовал, что в час боевых испытаний на них вполне можно будет положиться. Дальнейшие события показали, что я в них не ошибся»⁴⁴.

Новое назначение Г. К. Жукова сыграло определенную роль в дальнейшей судьбе генерала Птухина. Георгий Константинович предложил именно его кандидатуру на пост руководителя противовоздушной обороны Красной Армии. Никаких предварительных бесед с кандидатом не было. Поэтому сообщение о вызове в Москву к Сталину для утверждения и последующего назначения на новую должность застало Евгения Саввича врасплох. Он пытался даже приостановить ход событий:

«— Я бы не хотел...

Жуков понял его смятение и по-доброму улыбнулся.

— Для профсоюза это убедительно. А вы думаете, я хотел стать начальником Генерального штаба? Не вздумайте Сталину привести такой довод. Для него нужны веские аргументы, а у Вас их, мне думается, нет»⁴⁵.

28 января 1941 года был подписан приказ наркома обороны, и 14 февраля генерал-лейтенант Е. С. Птухин вступил в должность начальника Главного управления Противовоздушной обороны Красной Армии.

С присущей ему энергией берется Евгений Саввич за новое дело. По его инициативе было принято решение подчинить в оперативном отношении соединения и части истребительной авиации, выделенные для обороны объектов на территории ряда зон ПВО, помощникам командующих войсками военных округов по противовоздушной обороне. Это решение было претворено в жизнь в апреле 1941 года. Но генерал-лейтенанта Птухина уже не было во главе ПВО Красной Армии. Должность руководителя ПВО Красной Армии тяготила его, и он настойчиво просил начальника Генерального штаба и наркома обороны о возвращении в более привычные Военно-воздушные силы. Наконец его просьба была удовлетворена. 21 марта 1941 года генерал-лейтенант Е. В. Птухин сдал дела генерал-полковнику Г. М. Штерну, а сам был вновь назначен командующим ВВС Киевского особого военного округа.

Вернувшись к прежнему месту службы, генерал-лейтенант Птухин продолжает работу по улучшению боеготовности летных частей. Несмотря на принимаемые меры, проблем в данном направлении хватало. В округе насчитывалось 9 вновь сформированных авиаполков. Основной штат этих частей был заполнен в основном молодыми летчиками, недавно закончившими летные училища или имевших небольшое количество летных часов. Многие авиасоединения находились в стадии перевооружения новой техникой. Летчиками она осваивалась медленно, из-за чего страдала боевая подготовка. В довершение ко всему, весной 1941 года в округе началась реконструкция авиабаз. Из-за ремонта многие из действующих аэродромов были ограниченно годны. Отсутствие запасных аэродромов привело к большой скученности самолетов округа.

Вспоминает маршал авиации Н. С. Скрипко: «Аэродромная сеть округа состояла в основном из грунтовых аэродромов, без твердого покрытия, которые после дождей выходили из строя. Не хватало запасных аэродромов. Это снижало боевую готовность частей, и весной 1941 года строительные организации приступили к массовой реконструкции основных аэродромов. Конечно, ни одного из них они не достроили, наоборот, привели в ограниченно пригодное к полетам состояние. Таким образом, авиаполки округа базировались скученно, преимущественно на лагерных аэродромах, не имея зенитного прикрытия.

Помнится, еще в мою бытность в Киевском особом военном округе, генерал Е. С. Птухин требовал устройства на каждом аэродроме укрытий для самолетов. Средств и материалов

⁴⁴ Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. М.: АПН, 1985. С. 244.

⁴⁵ Сухачев М.П. Небо для смелых. М.: Молодая гвардия, 1979. С. 240.

на это не отпускалось, предлагалось строить их хозяйственным способом, кустарно, поэтому укрытия для авиационной техники делались медленно.

Выполняя приказ наркома обороны от 19 июня 1941 года о рассредоточении самолетов и их маскировке, части ВВС округа ограничились тем, что поэскадрильно расставили машины на границах стационарных и лагерных аэродромов. Как мне рассказывали командиры частей, командующий ВВС округа генерал Е. С. Птухин лично совершил облет оперативных аэродромов, проверяя их маскировку и боевую готовность... Усилия, предпринимавшиеся генералом Е. С. Птухиным по маскировке авиационной техники и строительству укрытий для самолетов, давали свои результаты. Мне довелось видеть трофейную схему, составленную штабом 4-го германского воздушного флота по состоянию на 1 мая 1941 года. Противник считал, что ВВС Киевского особого военного округа истребителей имеют в три раза меньше, чем было на самом деле»⁴⁶.

А враг тем временем не дремал. Немецкие самолеты неоднократно вторгались в воздушное пространство округа и вели разведку. Вспоминает Маршал СССР, дважды Герой Советского Союза И. Х. Баграмян: «Командующий военно-воздушными силами генерал Е. С. Птухин обратил внимание членов Военного совета на участвовавшие нарушения нашей границы фашистскими самолетами.

– Сбивать их надо! – Он рубанул воздух рукой. – Я хорошо помню фашистов по боям в Испании. Это такие наглецы, что будут плевать в физиономию, пока не схватишь их за горло.

– К сожалению, мы еще не имеем разрешения хватать их за горло, – спокойно и сухо сказал Кирпонос. – Найдите способ без стрельбы помешать им вести разведку над нашей территорией. – Командующий округом оглядел присутствующих. – Ясно одно: обстановка очень тревожная»⁴⁷.

По состоянию на 22 июня 1941 года Военно-воздушные силы Киевского особого военного округа насчитывали 2061 самолет: 466 бомбардировщиков (из них 74 пикирующих бомбардировщика Пе-2), 1343 истребителя (из них 189 МиГ-3), 247 разведчиков (из них 99 ближних бомбардировщиков Су-2) и 5 штурмовиков Ил-2. В округе имелось 2359 летчиков и 1308 летчиков-наблюдателей.

Ко всем вышеперечисленным проблемам, снижавшим боеготовность ВВС округа, добавилась еще одна, которая оказалась одной из самых трагических. 19 июня из Москвы поступила телеграмма Г. К. Жукова о том, что народный комиссар обороны приказал создать фронтовое управление и к 22 июня перебросить его из Киева в Тернополь. В свете этого указания туда же был переведен командный пункт ВВС округа. В результате в первые дни войны было нарушено управление действиями авиачастей, т. к. узел связи штаба ВВС в Киеве имел связь со всеми аэродромами округа, тогда как КП в Тернополе ею не был обеспечен.

Вспоминает маршал авиации Н. С. Скрипко: «Птухин энергично стремился перестроить работу по-фронтовому, привести авиачасти и соединения в боевую готовность. Однако не знал Евгений Саввич того, что в эти дни решался вопрос о нем как о командующем и что 20 июня 1941 года приказом Главного Военного совета он будет снят с должности за аварийность. Так и не получив этого приказа, генерал Е. С. Птухин встретил на посту командующего ВВС Киевского особого военного округа испытания первых дней войны и 24 июня 1941 года был вторично освобожден от служебных обязанностей с еще более грозной формулировкой.

Вечером 20 июня 1941 года первый эшелон с полевым управлением округа двинулся специальным поездом на новый командный пункт, расположенный в Тернополе, а утром 21 июня на КП выехала на автомашинах основная группа штаба округа. В одной колонне с ней следовало и управление командующего ВВС.

⁴⁶ Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М.: Воениздат, 1981. С. 117–118.

⁴⁷ Баграмян И. Х. Так начиналась война. М.: Воениздат, 1971. С. 68.

В Киеве был оставлен запасной командный пункт ВВС округа (фронта), возглавляемый заместителем начальника штаба ВВС по организационным вопросам генерал-майором авиации Мальцевым. При нем находилась небольшая группа представителей различных отделов и служб, включая шифровальщиков. События потребовали уже на следующий день вовлечь всю группу в активную оперативную работу, хотя она и не предназначалась для этой цели.

Дело в том, что узел связи штаба ВВС в Киеве имел связь со всеми аэродромами округа (фронта), тогда как КП в Тернополе ею не был обеспечен.

На рассвете 22 июня 1941 года, когда колонна штабных автомашин втягивалась в Броды (65 километров северо-восточнее Тернополя), вражеская авиация нанесла удар по нашим аэродромам...

Война застала авиаполки округа в приграничной аэродромной зоне, куда их вывели в ходе оперативного учения, проводимого генералом Е. С. Птухиным. Однако части не были приведены в состояние боевой готовности. Штабы смешанных авиадивизий, то есть армейской авиации, находились в местах своей постоянной дислокации...

Е. С. Птухин вместе со своим заместителем по боевой подготовке С. В. Слюсаревым к 14 часам 22 июня 1941 года прибыли на КП в Тернополь... Прямая проволочная связь была только с 14-й, 16-й и 17-й авиадивизиями. Со всеми остальными частями и соединениями контакты поддерживались через Киевский узел связи.

Находившаяся там группа генерала Мальцева собирала данные об обстановке во всех полках и передавала их на КП ВВС фронта в Тернополь, по этому же каналу из Тернополя передавались распоряжения в дивизии. Однако из-за недостатка шифровальщиков в Киеве скопилось большое количество срочных нерасшифрованных кодограмм, шифрограмм – все это заметно усложнило управление.

В первый день войны потери ВВС Юго-Западного фронта составили 192 боевых самолета, с учетом учебных – 301 самолет. Из общего числа наших потерь на земле было уничтожено и повреждено 95 боевых самолетов, 109 учебно-тренировочных»⁴⁸.

Отсутствие указаний со стороны командования ВВС округа привело к тому, что после первого удара большинство авиаполков не сменило место дислокации и было уничтожено в последующих налетах.

Вспоминает Маршал СССР, дважды Герой Советского Союза И. Х. Баграмян: «Командующий ВВС фронта и его штаб тем временем стремились наладить управление авиачастями. Это было нелегко. Внезапными ударами с воздуха враг в первые же часы нападения причинил чувствительный урон нашему самолетному парку, нарушил связь командования с аэродромами. Командиры авиационных дивизий действовали на свой страх и риск... Только к вечеру генералу Птухину в крайне трудных условиях удалось восстановить управление авиационными частями и перейти к организованным действиям. Стало известно, что за день наши летчики сбили 46 фашистских самолетов. Но и наших немало погибло в неравных воздушных схватках»⁴⁹.

24 июня 1941 года генерал-лейтенант Е. С. Птухин был отстранен от руководства ВВС Юго-Западного фронта и арестован. Вместе с обвинениями в халатности и бездеятельности, повлекшими уничтожение авиации в первые дни войны, генерал-лейтенант Птухин обвинялся в «участии в военной заговорщической организации, по заданиям которой они проводили вражескую работу, направленную на поражение Республиканской Испании, снижение боевой подготовки ВВС Красной Армии и увеличение аварийности в ВВС РККА».

29 января 1942 года Л. П. Берия направил Сталину список 46 арестованных, «числящихся за НКВД СССР». В нем находились 17 генералов и некоторые крупные работники обо-

⁴⁸ Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. М.: Воениздат, 1981. С. 120–130.

⁴⁹ Баграмян И. Х. Так начиналась война. М.: Воениздат, 1971. С. 110.

роной промышленности, арестованные в мае – июне 1941 года. Все они обвинялись во вредительстве и заговоре. Против фамилии генерал-лейтенанта авиации Е. С. Птухина указывалось: «1900 года рождения, бывший член ВКП/б/ с 1918 года, из крестьян. До ареста – командующий ВВС КОВО, генерал-лейтенант авиации. Арестован 24/VI 1941 года. Уличается показаниями Смушкевича, Чернобровкина, Юсупова, Иванова и очной ставкой с ними, как участник антисоветского военного заговора. Дал показания, что с 1935 года являлся участником антисоветского военного заговора, куда был завербован Уборевичем, но от данных показаний отказался, признав, что преступно руководил вверенными ему войсками»⁵⁰. Вождь народов наложил лаконичную резолюцию: «Расстрелять всех поименованных в списке. И. Сталин».

13 февраля 1942 года постановлением Особого совещания НКВД СССР генерал-лейтенант Е. С. Птухин был приговорен к высшей мере наказания – расстрелу. 23 февраля 1942 года приговор в отношении его был приведен в исполнение. Ввиду того, что последнее время генерал-лейтенант Птухин содержался в Саратовской тюрьме, можно предположить, что казнь была совершена там же. Точное место захоронения неизвестно.

В 50-е годы XX века вдова Героя установила в Москве на Новодевичьем кладбище памятный знак, обозначив символическую могилу Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации Е. С. Птухина.

6 октября 1954 года постановлением Военной коллегии Верховного Суда СССР Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Е. С. Птухин был реабилитирован за отсутствием в его действиях состава преступления.

Евгений Саввич Птухин прожил короткую, но яркую жизнь. Вся она была посвящена беззаветному служению Родине, защите ее рубежей и укреплению обороноспособности. Незаурядные способности быстро выдвинули его в число передовых авиационных командиров страны. Везде, куда бы ни был направлен, Евгений Саввич показывал себя умелым организатором и воспитателем личного состава, настоящим знатоком военного дела. Знание специфики авиации позволяло ему активно воздействовать на летчиков, техников, механиков и других авиационных специалистов. Е. С. Птухин прошел 3 войны: Гражданскую, бои в Испании и Финскую. Он многое мог бы сделать для Родины в тяжелые годы Великой Отечественной. Но судьба распорядилась по-иному...

Награжден: присвоено звание Героя Советского Союза (1940 г.) с вручением медали «Золотая Звезда» за № 244, 2 ордена Ленина (1937, 1940), орден Красного Знамени (1938), орден Красной Звезды (1936), медаль «XX лет РККА» (1938).

⁵⁰ Архив Президента РФ. Ф. 3. Оп. 24. Д. 378. Л. 196.

Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Пумпур Петр Иванович **25.04.1900—23.03.1942**

Петр (Петерис) Иванович (Ионович) Пумпур родился 25 апреля 1900 года в семье латышского крестьянина Платерской волости Рижского уезда Лифляндской губернии. Окончив церковно-приходскую школу, помогал отцу батрачить на зажиточных соседей. Обучался в ремесленном училище, где закончил два класса. Применяя полученные знания, работал учеником слесаря и помощником шофера.

В мае 1918 года Петр Пумпур добровольно вступает в ряды Красной Армии. Учитывая имевшийся опыт в слесарном и автоделе, его определили служить помощником шофера в 4-й истребительный авиаотряд в Москве. В октябре 1918 года перевели служить помощником шофера во 2-й Псковский истребительный авиаотряд в Самаре.

С ноября 1918 по июнь 1921 года Петр Пумпур служит авиамотористом в 4-м истребительном авиаотряде. В составе этого подразделения он участвует в Гражданской войне, воюя на Восточном, Юго-Восточном, Южном и Западном фронтах. В 1919 году коммунисты части приняли П. И. Пумпура в ряды РКП(б).

После окончания Гражданской войны Петр Пумпур решает остаться на военной службе. С июля по декабрь 1921 года он служит авиамотористом Управления комендатуры Центрального аэродрома Москвы. Находясь постоянно среди летчиков, слушая их рассказы и разговоры, Петр все больше и больше осознает, что жить без неба не может. Он просит командование отправить его на обучение летному делу.

С января 1922 по март 1923 года П. Пумпур проходит обучение в Егорьевской военно-теоретической школе летчиков, а с апреля 1923 года – во 2-й Военной школе летчиков в Борисоглебске. 26 октября 1923 года состоялся первый выпуск курсантов летной школы. В этот день путевку в большую авиацию получили 10 человек, в том числе Петр Пумпур и Валерий Чкалов.

С ноября 1923 по май 1924 года Петр Пумпур продолжает осваивать летное дело в 1-й Военной школе летчиков в Москве, а с мая по июль 1924 года – в Серпуховской высшей школе стрельбы и бомбометания.

И вот, наконец, годы учебы остались позади. В августе 1924 года молодого авиатора направляют служить во 2-ю истребительную эскадрилью в Москве. Пумпур служит старшим летчиком, осваивая все типы самолетов, стоявших на вооружении подразделения. Как один из лучших пилотов, не раз отмечался командованием и ставился в пример сослуживцам. Герой Советского Союза маршал авиации С. А. Красовский вспоминает: «В эскадрилье А. Д. Ширинкина служили летчики Петр Пумпур, Евгений Птухин... Невысокий русоволосый Птухин – в отряде его все любовно называли Женей – выделялся среди других незаурядным летным мастерством. Петр Иванович Пумпур был немного старше Птухина по возрасту и производил впечатление солидного, знающего себе цену командира. В авиации он начал работать мотористом, затем научился летать. Петр Иванович не любил суеты, все делал обстоятельно»⁵¹.

В июле 1925 года Петр Пумпур и другие летчики эскадрильи принимают участие в подавлении бандитских мятежей, руководимых эсерами и меньшевиками. Бандиты сосредоточились в селах близ станции Ильинская Московско-Курской железной дороги. Жгли хлеб и дома активистов, расправлялись с сочувствующими советской власти.

Летчики эскадрильи совершали боевые вылеты на разведку, производили обстрелы и рассеивание банд. Полеты были сопряжены со смертельной опасностью. Во время вылета 11

⁵¹ Красовский С.А. Жизнь в авиации. М.: Воениздат, 1968. С. 63.

июля бандиты подбили самолет. Летчик был ранен, но сумел совершить вынужденную посадку и скрыться в лесу. Самолет был сожжен бандитами.

Приказом Реввоенсовета СССР № 719 от 03 июля 1925 года за достигнутые успехи 2-й эскадрильи было присвоено почетное наименование «имени Ф. Э. Дзержинского», а в декабре 1926 года она была переименована в 7-ю отдельную авиаэскадрилью.

Петр Иванович по прежнему много времени проводит в воздухе в кабине самолета, оттачивает летное мастерство, осваивает новые фигуры пилотажа, начинает передавать свой опыт новой плеяде молодых пилотов. Начинается и его карьерный рост. В октябре 1925 года он становится командиром звена, а с февраля 1927 года командует отдельным отрядом в 7-й истребительной эскадрилье.

Продолжая неустанно работать над собой, в 1929 году П. И. Пумпур оканчивает курсы усовершенствования командного состава при Военно-воздушной академии им. Жуковского. Учитывая его большой опыт в летном деле, Петру Ивановичу поручается командовать 31-й истребительной эскадрилей. Четыре года возглавлял П. И. Пумпур это соединение. За прошедшее время он успел послужить в Брянске, Люберцах, Монино, Лесозаводске.

В октябре 1934 года П. И. Пумпур был назначен командиром-комиссаром 403-й истребительной авиабригады в г. Люберцы. Новый командир быстро завоевал авторитет и уважение у летчиков части. Виртуозно владея любым типом истребителя, на личном примере показывал, как необходимо выполнять фигуры высшего пилотажа и вести бой с «условным» противником.

22 сентября 1935 года Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров СССР издали постановление «О введении персональных военных званий начальствующего состава РККА». 4 декабря 1935 года народный комиссар обороны СССР приказом по личному составу армии за № 2509, присвоил П. И. Пумпуру воинское звание «комбриг».

В январе 1936 года Петр Иванович Пумпур поступает на оперативный факультет Военно-воздушной академии РККА им. Жуковского. Вот что вспоминает об этом Герой Советского Союза маршал авиации С. А. Красовский: «После занятий мы шли обычно с комбригом П. И. Пумпуром в общежитие по Чапаевскому переулку, делились впечатлениями о прослушанных лекциях. В гражданскую войну Петр Иванович был мотористом, летать научился уже в мирное время. Высокий, сильный, он отличался философским спокойствием и природным добродушием. Его любимая поговорка “Не спеши, но поторапливайся!” очень точно определяла весь склад души этого обаятельного человека.

Дома, за крепким душистым чаем, приготовленным моей женой, Пумпур с неповторимым юмором рассказывал какую-нибудь смешную историю...

Мы тогда не знали, что вскоре надолго расстанемся с Петром Ивановичем. После окончания учебы он в числе первых летчиков-добровольцев отправился в Испанию. Сражался в небе Мадрида и Барселоны»⁵².

Летом 1936 года в Испании вспыхнул мятеж генерала Франко, поддержанный фашистскими режимами Германии и Италии. Советский Союз начинает оказывать помощь республиканскому правительству, нелегально направляя лучших военных специалистов.

С октября 1936 года комбриг Пумпур под псевдонимом «полковник Хулио» находится в Испании. Желание сражаться с врагом было настолько сильным, что, не дожидаясь поступления из Советского Союза современных самолетов, П. Пумпур, Е. Ерлыкин, И. Копец и А. Ковалевский сделали по несколько боевых вылетов на «ньюпорах». Это были самолеты времен Первой мировой войны, маломаневренные и развивавшие скорость 120 километров в час. Надо было иметь немало мужества, чтобы летать на такой «технике». Ведь при встрече с истребителями противника эти самолеты были для них легкой добычей. К тому же их могли легко сбить с земли оружейно-пулеметным огнем.

⁵² Красовский С.А. Жизнь в авиации. М.: Воениздат, 1968. С. 98.

3 ноября 1936 года на аэродроме Альхантерилья, возле города Мурсин, были собраны и подготовлены к боевым действиям 11 истребителей И-15. Полковник Хулио возглавляет перелет самолетов в Мадрид. Перегон выдался сложным, в дело вмешалась непогода. В результате 2 самолета потеряли ориентировку и сели на территории франкистов, летчики оказались во вражеском плену. Остальные прибывшие истребители под руководством П. И. Пумпура приступили к боевым дежурствам.

Первые схватки с врагом принесли радость победы и горечь потерь. Вот что вспоминает о тех днях Герой Советского Союза генерал-майор авиации Е. Ф. Кондрат: «Двух республиканских бомбардировщиков “потез” стали догонять истребители – “хейнкели” и “фиаты”. Две старые французские калоши против четырнадцати.

Нам немедленно сообщили об этом. И вот двенадцать советских истребителей мигом взвились в небо и пошли наперерез. “Хейнкели” и “фиаты” оставили “потезы”. Похоже, фашисты даже обрадовались, что есть добыча поважнее, лихо развернулись и устремились нам навстречу. Мы плотным строем, крылом к крылу, пошли в лобовую атаку. Я чувствовал, как нога подрагивает на педали, а спине стало мокро и жарко.

Они не выдержали сближения, рассыпались, тут рассыпались и мы, вцепившись каждый в своего врага. Загрохотали пулеметы. Почему-то я плохо стал видеть. То ли от резких маневров, то ли от нервного напряжения, не пойму, но бой для меня протекал, как в тумане. Единственно, о чем помнил, – не зазеваться, успевать смотреть во все стороны. Заметил: слева удирал, карабкаясь вверх, “хейнкель”, а наш – по номеру узнал Рычагова – вцепился в него мертвой хваткой и рубанул очередью. Впереди задымил еще один. Я стрелял, по мне стреляли, увертывался, и от меня увертывались, догонял, ускользал и все опасался просмотреть или оторваться далеко от своих. Как-никак – первый бой... На вираже в поле зрения мелькнуло: падает наш дымящийся И-15. Но кто – по номеру не вижу. Далеко. Почему не прыгает?..

Франкисты выходили из боя, уносясь подальше и кто куда. В этот бой нас водил Пумпур. Вон его самолет, делает горку – сигнал сбора. Летим на свой аэродром»⁵³.

4 ноября 1936 года, беседуя с летчиками, Петр Иванович учил их тактике ведения воздушного боя: «Вы должны искать противника в воздухе, не ждать, когда он вас обнаружит и атакует первым. Вы сами должны навязывать ему бой, диктовать свою волю. Атаковать надо смело и решительно. Держитесь компактно. Поле боя покидайте только тогда, когда в воздухе не останется ни одного вражеского самолета. Достаточно один раз уступить противнику инициативу, и потом вам будет очень трудно стать хозяевами мадридского неба»⁵⁴.

8 ноября 1936 года комбриг Пумпур возглавляет перелет 16 только что собранных истребителей И-16 из Альхантерильи. И опять в дело вмешалась непогода. Пришлось садиться в Альбасете. В результате на место назначения прибыли лишь 10 ноября. И сразу же истребители под руководством П. И. Пумпура вступили в бой. С 16:00 до 17:10 И-16 штурмуют парк Касадель-Кампо. Ведущий первым пикирует на позиции врага и открывает огонь. Затем делает еще несколько заходов. 3 самолета получили пробоины от зенитного огня.

14 ноября 1936 года комбриг Пумпур приводит в Гвадалахару новую группу из 13 истребителей И-16. Он возглавляет истребительную группу из трех эскадрилий И-16 и трех эскадрилий И-15, и руководит их действиями на Мадридском фронте. При основной группе истребителей Пумпур создал маленький резерв из 5–6 самолетов, в который были включены опытные советские летчики – Иван Копец, Антон Ковалевский, Евгений Ерлыкин и трое испанцев – Алонсо, Лакалье и Хименес.

Петр Иванович водил в бой вновь прибывавшие группы, определял их дислокацию в зависимости от обстановки, часто использовал истребители для разведки наземных войск,

⁵³ Кондрат Е.Ф. Достался нам век беспокойный. Ижевск: Удмуртия, 1988. С. 25–26.

⁵⁴ Суязин В.А. В бой вступают истребители. Сборник «Мы – интернационалисты» М., 1975. С. 61.

нередко сам участвовал в воздушных боях. Вот что он вспоминал об одном из отражений вражеского налета в небе над Барселоной: «Встретился я с итальянским бомбовозом “савойя”. Бью по нему из пулеметов ШКАС, а он летит как ни в чем не бывало. Зло меня разобрало. Повторил атаку, и опять все пули, словно в перину, всадил... Третья атака тоже не принесла удачи. И когда боекомплект уже был на исходе, подошел почти вплотную и ударил по бензобакам. Наконец-то бомбардировщик загорелся. В общем, помотал меня итальянец, но и кое-чему научил. Мелковаты наши пульки для фашистских самолетов»⁵⁵.

За свое умение отчаянно и виртуозно драться в воздухе с врагом П. И. Пумпур получает от испанцев прозвище «Воздушный лев». Он участвует во многих воздушных боях и вскоре доводит личный счет до 5 сбитых самолетов противника. 2 января 1937 года за успехи в деле оказания помощи республиканскому правительству комбриг П. И. Пумпур был награжден орденом Ленина.

Михаил Кольцов в своем «Испанском дневнике» от 3 января 1937 года отмечает: «Полковник Хулио, командир всех истребителей Мадридского фронта, размышлял и разрабатывал новые тактические методы выхода из воздушного боя. Он пришел к одному, не знаю, насколько испанскому, но очень подходящему для любой нации методу: уходить только тогда, когда противник очистит воздух. Пока это правило будет соблюдаться, враг не будет слишком много мнить о себе. Если же хоть раз уйти с воздушного поля битвы, хотя бы даже самым военнанаучным способом, но оставив воздух противнику, – не ждите добра. Конечно, речь идет не о тех случаях, когда враг в несколько раз превосходит числом самолетов и вооружением»⁵⁶.

Весной 1937 года авиагруппу полковника Хулио перебрасывают под Гвадалахару. 8 марта воздушная разведка сообщила, что по Французскому шоссе в сторону Гвадалахары движется многокилометровая колонна танков и автомашин с пехотой. Прикрытия с воздуха не было, т. к. погода стояла очень плохая. Фашисты были убеждены в том, что республиканские летчики тоже не смогут летать. Но они жестоко просчитались.

С 9 марта 1937 года республиканские ВВС организовали конвейер воздушных налетов. Комбриг Пумпур лично участвует в штурмовках вражеской колонны во главе своих истребителей. В налетах принимало участие 45 истребителей, 15 штурмовиков и 11 бомбардировщиков. Пока одна группа наносила удар, другая шла к цели, третья заправлялась, четвертая уже взлетала. Вражеская колонна была уничтожена. Потери среди личного состава итальянских дивизий были огромными. Франкисты потеряли много техники и оружия.

11 мая 1937 года комбриг Пумпур был отозван в Советский Союз. Представляя Петра Ивановича к очередной награде по итогам «служебной командировки», командование отмечало: «Его заслугой является создание и непосредственное руководство бесстрашной группой республиканской истребительной авиации на Мадридском фронте, завоевавшей господство в воздухе над Мадридом. Сумел в ходе боев создать блестящую тактику борьбы в воздухе, обеспечивающую постоянный и неизменный успех. Личным героизмом и руководством воздушными боями воспитывал кадры неустрашимых воздушных бойцов, ни разу не уступавших поля боя противнику. Лично участвовал в большинстве воздушных боев. Налетал около 250 часов. Сам сбил несколько самолетов противника. Будучи общепризнанным авторитетом во всей республиканской авиации, окружил звание советского летчика ореолом героизма и непобедимости»⁵⁷.

Постановлением Центрального Исполнительного Комитета СССР от 4 июля 1937 года, за образцовое выполнение специальных заданий Правительства по укреплению обороной мощи Советского Союза и проявленный в этом деле героизм, комбриг Пумпур Петр Иванович был

⁵⁵ Красовский С.А. Жизнь в авиации. М.: Воениздат, 1968. С. 107.

⁵⁶ Кольцов М. Испанский дневник. М.: Художественная литература, 1988. Книга вторая. С. 358–359.

⁵⁷ Кузнецов И. И., Джого И.М. Первые Герои Советского Союза (1936–1939). Иркутск, 1983. С. 51.

удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина. После учреждения знака особого отличия «Золотая Звезда» ему была вручена медаль № 49.

В тот же день, 4 июля 1937 года, народный комиссар обороны СССР приказом по личному составу армии за № 0667/п присвоил П. И. Пумпуру внеочередное воинское звание «комкор». Дождаясь нового назначения, он находится в Москве в распоряжении начальника ВВС РККА.

В октябре 1937 года комкор Пумпур был назначен командующим Военно-воздушными силами Московского военного округа. Но на должности освоиться не успел. В составе наркомовской комиссии он отправляется на Дальний Восток, где проверяет боеготовность летных частей ВВС. Судя по тому, как Пумпур придирчиво и скрупулезно проверял подготовку отдельных летчиков, они догадывались: идет отбор кандидатов для «заграницы».

В ноябре 1937 года комкор Пумпур получает новое назначение – командующим ВВС Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии. В это время обстановка на Дальнем Востоке была крайне напряженной. Вторгшаяся в Китай Япония захватывала одну его провинцию за другой. Советский Союз начинает оказывать помощь китайскому народу в борьбе с японскими агрессорами, поставляя авиатехнику и военных специалистов. Один из первых перелетов истребителей выдался неудачным. 28 октября 1937 года при посадке на аэродроме в Сучжоу, расположенном в среднегорье, командир группы десяти И-16 В. М. Курдюмов не учел меньшей плотности воздуха и повышенной посадочной скорости: самолет выкатился за пределы полосы, перевернулся и сгорел, летчик погиб.

П. И. Пумпуру необходимо было организовать бесперебойную доставку истребителей для китайских ВВС. Узнав о летных происшествиях в группе Курдюмова, он отменил уже назначенные сроки вылета второй группы И-16. Пумпур начал усиленно тренировать летчиков в полетах на предельных высотах, с посадкой в труднодоступных местах в сопках, на ограниченных площадках. Летал сам. Спуска не давал никому.

Наконец все было готово. Участник того перелета летчик-истребитель Д. А. Кудымов вспоминает: «На аэродроме все было готово к полету. Техники в последний раз проверяли самолеты, командиры звеньев уточняли маршрут. И вот – звонкий голос комкора Пумпура:

– По коням!

Нашу первую группу – девять самолетов – вел сам комкор. Тянь-Шанский горный хребет преодолевали на высоте 5 тысяч метров. Воздух здесь был сильно разрежен, но мы не испытывали особых трудностей – сказались тренировочные полеты. Вот этой предварительной подготовки как раз и не хватало первой группе.

Пальма первенства оказалась уготованной нам.

– Мда, тяжела ты, шапка Мономаха, – невесело произнес комкор Пумпур, когда мы приземлились на первый промежуточный аэродром в Кульдже, перелетев границу. Собственно, аэродромом эту посадочную площадку назвать можно было лишь условно. Правда, от камней ее теперь расчистили – они были свалены на обочине посадочной полосы, рядом с остатками разбитого самолета И-16... Но песок, в котором вязли ноги, остался. Нам повезло, что приземление обошлось без чрезвычайных происшествий.

До Ланьчжоу, конечной точки нашего маршрута, путь был немалый, пришлось садиться на промежуточных аэродромах, дозаправляться горючим... На аэродроме в Ланьчжоу мы расстались со своим флагманом: комкору Пумпуру предстояло возвратиться назад, чтобы разведанным маршрутом переправлять в Китай новые партии советских самолетов. Воздушный мост СССР – Китай теперь должен был работать с предельной нагрузкой.

Последние наставления, советы, пожелания. Комкор напоминал: во время предстоящих боев ни при каких обстоятельствах не отрываться друг от друга, оберегать товарища в воздухе, быть предельно осмотрительными. Не забывать, что дело придется иметь с численно превосходящим противником, на победы в одиночку рассчитывать нельзя.

– До встречи, товарищи! Буду ждать вас на Родине, дома.

Расцеловался с каждым и уехал в город. Увидеть его больше нам было не суждено»⁵⁸.

Так начал действовать воздушный мост «СССР – Китай», по которому осуществлялись регулярные поставки авиатехники и грузов.

12 декабря 1937 года трудящиеся Чувашской АССР избрали Петра Ивановича Пумпура депутатом Верховного Совета СССР 1-го созыва.

В декабре 1938 года комкора Пумпура назначают начальником летно-испытательной станции 1-го авиазавода. А вскоре он возглавил Управление боевой подготовки Военно-воздушных сил.

Во время советско-финляндской войны 1939–1940 годов П. И. Пумпур во главе группы инструкторов по боевой подготовке был направлен для оказания помощи летным частям Красной Армии. Вот что вспоминает об этом Герой Советского Союза маршал авиации С. А. Красовский, командовавший в то время авиацией 14-й армии, ведущей бои на Кольском полуострове: «Прислали группу инструкторов, побывавших в Испании. Среди них был и Петр Иванович Пумпур.

– Прибыл к тебе, Степан Акимович, передавать боевой опыт. Будем истребителей на цели наводить стрелами. В Испании этот способ себя оправдал.

Петр Иванович быстро изобразил на бумаге линию фронта и места, где, по его мнению, следовало расположить стрелы.

– Ну что ж, опыт не очень-то солидный, но, тем не менее, когда на истребителях нет радио, может пригодиться. Говорят, на безрыбье и рак рыба...

Пумпур рассмеялся и, перейдя на серьезный тон, продолжал:

– Мы получили в Испании неплохой опыт воздушных боев с фашистами. Оружие на самолетах надо срочно менять. Истребителям нужно пушечное вооружение»⁵⁹.

Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 4 июня 1940 года в Красной Армии были введены новые воинские звания. Петру Ивановичу Пумпуру было присвоено воинское звание «генерал-лейтенант авиации».

16 июня 1940 года П. И. Пумпур был в числе первых, кто ступил на территорию Литовской Республики, вошедшей в состав СССР. Приземлившись на аэродроме г. Шауляй, он руководит посадкой и рассредоточением прибывающих авиационных частей.

Вспоминает летчик-истребитель Н. И. Петров: «В первых числах июня 1940 года кто жил на частных квартирах в г. Лида, всех переселили в авиагородок. 15 июня вечером зачитали боевой приказ, где говорилось: “С рассвета 16 июня 1940 года советские войска переходят границу с прибалтийскими странами Эстонией, Латвией, Литвой. С целью освобождения народа этих стран от гнета буржуазии. Они хотят жить свободно, просят помощи и т. д.” Нашему 31 ИАП с рассветом 16 июня прикрывать железнодорожный узел Лида, свой аэродром на случай налета авиации противника. Вести разведполеты по заданию вышестоящего командования. Сопровождать бомбардировщики СБ к цели и обратно (накануне они произвели посадку на аэродром). Вообще с рассветом 16-го ничего похожего на боевые действия не было. В середине дня нам зачитали приказ о перебазировании на аэродром Шауляй (Литва). Подготовились и в составе АЭ 5 звеньев перелетели на аэродром Шауляй, там было множество авиации, всякие типы самолетов. И Р-5, СБ, И-15бис, И-15. Был заставлен весь аэродром. Только оставлена полоса для посадки. Даже одновременно звеном посадка была затруднена. Произошел такой случай: перед посадкой при выпуске шасси у ведомого моего звена лейтенанта Клименко не выпустились полностью шасси. Я подал сигнал, иди вверх. И там по большому кругу попытайся на спине предпринять, что можно. Сам со вторым ведомым лейтенантом Зобниным произвел

⁵⁸ Кудымов Д.А. Огненная высота». Пермь: Кн. изд-во, 1980. С. 61–62.

⁵⁹ Красовский С.А. Жизнь в авиации. М.: Воениздат, 1968. С. 106–107.

посадку, быстро зарулив, выключил мотор, и бегом на старт, предупредить руководителя полетов о случае с ведомым. Вижу, стоит около “Т” майор Путивко, наш командир АП и рядом с тремя ромбами на петлицах. Обращаюсь: “Товарищ комкор, разрешите обратиться к майору Путивко?”. “А в чем дело?”. Объясняю в чем. Он говорит: “Видишь, сколько самолетов на аэродроме находится и еще столько прилетит. Возиться с твоим ведомым не буду, “плюхнется” на полосу, потом сталкивай его. Если умный парень, найдет, где сесть, а с аэродрома угоню”. Для меня это как-то было не привычно. А потом майор Путивко сказал: при боевых действиях еще не то может быть. Я только много позднее это понял. В этот день обошлось все благополучно, летчик выпустил шасси и благополучно произвел посадку. А командир корпуса это был Пумпур, знаменитый в прошлом летчик герой Испании»⁶⁰.

В декабре 1940 года генерал-лейтенант Пумпур получил новое ответственное задание – возглавить Военно-воздушные силы Московского военного округа.

В начале зимы 1940–1941 годов по инициативе И. В. Сталина был издан приказ о проведении полетов исключительно с колесного шасси. Упор при принятии данного решения делался на международный опыт применения авиации в зимних условиях и на то, что использование лыж снижает скорость полета и скороподъемность самолетов. Однако разумная идея натолкнулась на ряд объективных причин, не позволивших использовать ее в полной мере. Зима 1940–1941 годов выдалась снежной и суровой. На большинстве аэродромов не хватало техники для расчистки летного 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 полетов. Многие командиры, опасаясь возможного роста аварийности, отказывались брать на себя ответственность по организации полетов. В результате авиация практически перестала летать. Летчики во время вынужденных простоев теряли навыки владения самолетами. Возобновившиеся после схода снега полеты вызвали бурный рост аварийности. Начался поиск виновных.

9 апреля 1941 года на заседании Политбюро ЦК ВКП (б) было принято Постановление ЦК ВКП (б) и СНК СССР «Об авариях и катастрофах в авиации Красной Армии». Генерал-лейтенант авиации П. В. Рычагов был снят с поста начальника ВВС Красной Армии и заместителя наркома обороны.

Отдельно рассматривалось положение дел в Московском военном округе. 10 мая 1941 года на заседании Политбюро ЦК ВКП (б) было принято Постановление ЦК ВКП (б) и СНК СССР, в котором отмечалось, что «боевая подготовка частей ВВС МВО проводится неудовлетворительно. Налет на одного летчика за январь – март 1941 г. составляет в среднем только 12 часов. Ночным и высотным полетам летный состав не обучен. Сорвано обучение летчиков стрельбе, воздушному бою и бомбометанию. Командующий ВВС округа т. Пумпур, прикрываясь объективными причинами, проявил полную бездеятельность в организации подготовки аэродромов зимой 1940–1941 гг. для полетов на колесах.

В связи с этим СНК и ЦК ВКП(б) постановляют:

1. Принять предложение Главного военного совета о снятии т. Пумпур П. И. с поста командующего ВВС МВО, как не справившегося со своими обязанностями и не обеспечившего руководство боевой подготовкой частей ВВС округа, оставив его в распоряжении НКО»⁶¹.

Хотелось бы отметить, что общее положение дел в Военно-воздушных силах Красной Армии перед войной было неутешительным. Низкая боеготовность советских ВВС носила системный характер, будучи следствием целого ряда причин, в том числе и политико-экономических. Переучивание летного состава на новые типы самолетов проводилось медленными

⁶⁰ <http://www.iremember.ru/letchiki-istrebiteli/petrov-nikolay-ivanovich/stranitsa-2.html>

⁶¹ «1941 год: Документы». В 2-х книгах. М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Книга 2. С. 191–192.

темпами, командные кадры ВВС в основной массе были молоды и неопытны, авиационная техника, состоящая на вооружении частей, устаревала и требовала ремонта. Такая картина присутствовала по всем военным округам. Московский военный округ не был исключением. За 5 месяцев командования ВВС округа реально исправить сложившуюся ситуацию П. И. Пумпур не мог, слишком коротким был срок.

27 мая 1941 года руководство страны утвердило предложенные правительственной комиссией выводы по приему т. Сбытовым и сдаче т. Пумпуром Военно-воздушных сил Московского военного округа: «За зимний период 1941 года в частях ВВС Московского военного округа боевая подготовка и боевая готовность находятся в неудовлетворительном состоянии. Освоение новой материальной части проводилось крайне медленно. Фактически сорвано обучение летчиков бомбометанию, воздушной стрельбе, воздушному бою, маршрутным полетам, высотным, слепым и ночным полетам.

При наличии в округе 1197 летчиков – проведено лишь 346 бомбометаний. При этом выполнено с положительными результатами только 191 бомбометание, или 55 процентов к числу вылетов. Проведено 723 стрельбы по конусам и щитам, а выполнено с положительным результатом 387 стрельб, или 50 процентов. Проведено учебных воздушных боев по округу только 78. Ночью летало 103 летчика с общим налетом в 206 часов, боевого применения ночью совершенно не отрабатывали. Высотная подготовка в округе сорвана. За весь зимний период высотный налет по округу составил 45 часов 27 минут, и ни один летчик выше 7000 метров не поднимался. Причем летали на высоту лишь некоторые командиры, а не рядовые летчики.

Летчиков, летающих на боевом самолете, по состоянию на 1 мая 1941 года – 248 человек, или 23 процента.

По 24-й авиадивизии планов переучивания не было, полеты были организованы неинтенсивно, 27-й истребительный полк на самолетах МиГ-3 не летает, хотя с 1 апреля 1941 года имеет 11 таких самолетов.

Вопросы радионавигации в ВВС Московского военного округа совершенно не отрабатаны.

Одновременно с плохими результатами боевой подготовки в округе резко выросла аварийность. При катастрофах убито 29 человек и ранено 18 человек; аварий имеется 31, поломок и вынужденных посадок 103»⁶².

Кроме этого генерал-лейтенант Пумпур обвинялся в срыве подготовки истребительной авиации округа для работы в системе ПВО г. Москвы, в неудовлетворительном хранении боевого имущества и состоянии баз и складов, в неправильном подборе кадров при комплектовании командования частей ВВС округа, в срыве формирования высших школ штурманов.

По заключению комиссии, Пумпур являлся главным виновником срыва боеготовности частей ВВС округа, не вел решительной борьбы за укрепление дисциплины и изжитие летных происшествий. Комиссия предлагала предать генерал-лейтенанта авиации Пумпура суду, лишить звания Героя Советского Союза и запретить ему занимать командные должности. Вместе с ним предлагалось снять с должностей ряд командиров разного уровня и принять действенные меры для устранения выявленных недостатков.

31 мая 1941 года Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации П. И. Пумпур был арестован. 9 июня 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР он был лишен всех наград. Его обвиняли в участии в антисоветском военном заговоре, который органы НКВД планировали представить как «заговор Героев». Всего было арестовано около 30 известных в стране военных авиаторов и командиров, имеющих непосредственное отношение к авиации. Из них восемь имели звание Героя Советского Союза. Начались допросы, очные ставки, изби-

⁶² Цымбалов А.Г. За что пострадал генерал-лейтенант авиации П. И. Пумпур в мае 1941 года. «Военно-исторический журнал», 2006, № 12. С. 33.

ения. Но новый грандиозный судебный процесс не состоялся. Помешала война. Однако большинство из арестованных остались за решеткой, и судьба их сложилась трагически.

29 января 1942 года народный комиссар внутренних дел СССР Л. П. Берия направил Сталину список 46 арестованных, «числящихся за НКВД СССР». Среди них были 17 генералов, в том числе и П. И. Пумпур. Он обвинялся как участник антисоветского военного заговора: «Уличается показаниями Берголец, Рычагова, Алексеева, ИONOва и очных ставок с двумя последними. Во вредительской деятельности изобличается актом сдачи... ВВС МВО другому командующему и приказом НКО № 0031 от 31.05.41 г. Дал показания, что является участником антисоветского военного заговора, завербован Смушкевичем, но от данных показаний отказался»⁶³. Вождь наложил окончательную резолюцию: «Расстрелять всех поименованных в списке. И. Сталин».

Особое совещание при НКВД СССР постановлением от 13 февраля 1942 года приговорило П. И. Пумпура к расстрелу. 23 марта 1942 года приговор был приведен в исполнение в г. Саратове.

25 июня 1955 года Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Пумпур Петр Иванович был полностью реабилитирован. Все материалы против него были прекращены постановлением Генерального прокурора СССР за отсутствием в них состава преступления. 17 ноября 1961 года Указом Президиума Верховного Совета СССР генерал-лейтенанту авиации Пумпуру П. И. были возвращены все отобранные ранее награды.

Награжден: присвоено звание Героя Советского Союза (1937) с последующим вручением медали «Золотая Звезда» за № 49, 2 ордена Ленина (1937), медаль «XX лет РККА».

⁶³ Архив Президента РФ. Оп. 24. Д. 378. Л. 197.

Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Рычагов Павел Васильевич *02.01.1911—28.10.1941*

Павел Васильевич Рычагов родился 2 января 1911 года 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 самолет, Павел был очарован этой новой техникой и буквально влюбился в авиацию. Рычагов, не раздумывая, подает заявление с просьбой направить на учебу в одно из летных училищ. Его мечта была осуществлена. В 1928 году Павел Рычагов становится курсантом Ленинградской военно-теоретической школы ВВС.

Из Павла Рычагова получился отличный летчик-истребитель. Он безумно любил летать, быстро осваивал любой тип самолета и виртуозно владел машиной. Про таких говорят, что это летчик от бога. В ходе одного из учебных полетов на самолете курсанта Рычагова произошел отказ двигателя. Самолет загорелся и стал терять высоту. Ситуация омрачалась тем, что у летчиков в то время отсутствовали парашюты. Посадить самолет 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 падающем самолете, он сумел приземлиться на опушке леса.

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

В ноябре 1931 года для прохождения дальнейшей службы Павел Рычагов был направлен в 3-ю авиационную эскадрилью в Уральский военный округ. Затем был переведен в 109-ю авиационную эскадрилью 36-й истребительной авиационной бригады, расквартированной в Житомире. Служит на должности младшего летчика и продолжает осваивать летную технику, проявляя в полетах образцы мужества и хладнокровия. Зимой 1932 года во время тренировочного полета на самолете У-2 сложилась критическая ситуация. Одна из лыж приняла вертикальное положение. Сажать самолет 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 ее в нормальное положение. Тем самым самолет был спасен от неминуемой аварии при посадке.

Вскоре о Рычагове заговорили в бригаде. Виной тому были те чудеса, которые он вытворял при летных испытаниях поступающих в эскадрилью новых самолетов. «Ни один летчик 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 – еще сорок. Полет без кислородной маски, другой бы и без фигур потерял бы сознание на этой высоте. Выполнив положенные сорок фигур, Рычагов немного отдышался и выполняет еще сорок, сорок петель, переворотов, виражей и боевых разворотов: с земли в бинокль видно, как его крошечный самолетик неистовствует в прозрачной, недостижимой высоте. Затем он опускается на 6000 и здесь вновь крутит сорок. Этажом ниже – еще сорок!.. У земли, в порядке отдыха и легкого развле-

чения, он легко выполняет двадцать – двадцать пять фигур и, наконец, садится. Какое же надо иметь могучее здоровье, чтобы выдержать такой полет!»⁶⁴

В сентябре 1933 года Павел Рычагов становится командиром звена. Его всегда отличали энергичность и неунывающий нрав. Он страстно любил футбол и свой мотоцикл «Харлей», и посвящал им все 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 летчиков-истребителей, каких я знал за свою долгую летную 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 полеты. А летать ночью в ту пору было очень сложно. Приборов на самолете по нынешним временам, можно считать, вообще не было. Скорость, высота, горючее, масло, еще два-три показателя – вот и все, что давали летчику циферблаты да манометры. Средств связи – никаких. Не случайно, очевидно, основным прибором на истребителе считались глаза летчика... Ночные полеты отряд освоил первым, и первым в отряде ночью вылетел, конечно, наш командир. 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.

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 самолет. Сделав круг, он приземлился, да так, что лыжами припечатал ту перчатку в снег. Аргумент был слишком убедительным, чтобы кому-нибудь еще захотелось свалить на лыжи собственную нерасчетливость, 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»⁶⁵.

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 самолетов 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 самолет И-16, сделал 110 взлетов и посадок без отдыха. Все летчики, приходившие в отряд П. В. Рычагова, становились под его руководством мастерами воздушного боя и снайперами стрельбы»⁶⁶.

С ноября 1935 года старший лейтенант Павел Рычагов – инструктор авиаэскадрильи высшего пилотажа и воздушной стрельбы 8-й Военной авиационной школы пилотов.

В мае 1936 года эскадрилья Рычагова на истребителях И-15 участвовала в первоматском параде в Москве. 2 мая всех участников парада построили на Центральном аэродроме,

⁶⁴ Докучаев А. Суду не предавать.... Журнал «Крылья Родины», № 7, 1990. С. 31.

⁶⁵ Захаров Г.Н. Я – истребитель. М.: Воениздат, 1985. С. 12–13.

⁶⁶ Шумихин В.С. Расстреляны на взлете. Журнал «Советский воин», 1989, № 1. С. 63.

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 подчиненных старший лейтенант П. В. Рычагов был награжден орденом Ленина. Отпраздновал он известие о своем награждении весьма своеобразно, проведя длительный бреющий полет на высоте 5 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 взлет карьеры молодого, талантливого летчика. Его имя становится широко известным среди летного состава Военно-воздушных сил Советского Союза. Он рвется в бой, стремится на деле испытать себя и полученные летные 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 года на теплоходе «Карл Лепин» П. Рычагов во главе 15 летчиков-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 веселым нравом, смелостью и летным мастерством.

4 ноября 1936 года 9 истребителей И-15 из эскадрильи Рычагова впервые вылетели на защиту Мадрида от налетов авиации мятежников. Завязался воздушный бой, в котором им противостояли 12 бомбардировщиков Ю-52, 5 «Ромео-37 бис» и 9 истребителей CR-32. В течение этого дня и до двух часов следующего летчики Рычагова в пяти воздушных боях сбили 7 самолетов противника.

Вот что вспоминает о том времени Герой Советского Союза генерал-майор авиации Г. Н. Захаров: «Республиканским летчикам с ведущим повезло. Павел Рычагов самой природой был создан для этой роли. Многие летчики 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 летчиков 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 надежным. С появлением же наших истребителей бомбардировщики врага перестали ходить без прикрытия»⁶⁷.

В воздушных схватках эскадрилья, а позднее – истребительная группа Рычагова, нанесли серьезный урон авиации мятежников и лишили их господства в воздухе. Участник тех боев Герой Советского Союза генерал-майор авиации Г. Н. Захаров вспоминает: «Наша группа в воздухе. К Мадриду летят “юнкеры”. 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 идет так, будто это не пули, а праздничный фейерверк. Внезапно его самолет 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

⁶⁷ Захаров Г. Н. Повесть об истребителях. М., 1977. С. 20.

гашетки. После меня по “юнкерсу” бьет Ковтун. Бомбардировщик начинает крениться, но все-таки тянет»⁶⁸.

Вместе с первыми победами пришла и горечь потерь. В ходе анализа причин гибели летчиков выяснилось, что большинство из них были ранены или убиты после атак сзади. На самолете И-15 не было бронеспинки на кресле летчика. Техники предложили убрать из кабины аккумулятор весом 30 килограмм, а за счет освободившегося веса соорудить бронеспинку. Но вносить какие бы то ни было изменения в конструкцию самолета 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 незащищенности летчика тоже не дает ему покоя. И через несколько дней он дал “добро” на доработку... Первую самодельную спинку, по приказу Рычагова, установили на самолете испанского летчика 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 привез в бронеспинке только несколько пулевых отметин»⁶⁹.

Даже в тяжелейшие моменты военного лихолетья, среди непрекращающихся воздушных боев 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, все 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 вперед, рука в кармане, цепко видит все, то и дело задевая шуткой.

– Педро, а ну-ка дай!

Ему откатывают мяч, он неотразимо бьет 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»⁷⁰.

16 ноября 1936 года, в 16 часов дня, над Мадридом разгорелся воздушный бой. Советские летчики под командованием Павла Рычагова встретили семь фашистских бомбардировщиков под прикрытием восьми истребителей. Бесстрашно Рычагов принял бой. Обороняясь, эффективным приемом сбил одного фашиста и вывел из строя другого.

Вскоре появились еще десять вражеских истребителей. Воздушный бой продолжался около получаса. В ходе боя Рычагов увлекся преследованием «юнкерса», оторвался от своего звена и попал под перекрестный огонь бомбардировщиков и крупнокалиберных пулеметов истребителей.

Участвовавший 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,

⁶⁸ Захаров Г.Н. Я – истребитель. М.: Воениздат, 1985. С. 43–44.

⁶⁹ Захаров Г.Н. Я – истребитель. М.: Воениздат, 1985. С. 53.

⁷⁰ Кондрат Е.Ф. Достался нам век беспокойный. М., 1978. С. 86.

Павел вдруг оставил машину. Он сделал это на такой малой высоте, что парашют едва успел раскрыться»⁷¹.

Генерал-полковник авиации А. Г. Рытов вспоминает, что Рычагов рассказывал ему о бое, в котором он был сбит, и о своем приземлении:

«— Случилось это над Мадридом, — вспоминал Рычагов. — Крепко зажали меня фашисты. Как ни крутился, но одному против семерки устоять не удалось. Мой самолет 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, выются вокруг и строчат из пулеметов. Им-то хорошо. А мне каково под белым зонтиком болтаться?

Своему рассказу Рычагов придавал не трагическую, а юмористическую окраску.

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

Вражеские самолеты 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 еще больше. Что кричат — не пойму. Спасибо одна сеньорина, 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 зашел важный и, видать, богатый испанец с переводчиком.

“Сеньор видел, — сказал переводчик, — как вы дрались над городом, как сбили два франкистских самолета. 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 чем-то говорить. Когда кончил свою длинную речь, переводчик пояснил:

“Сеньор восхищен 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.

⁷¹ Захаров Г.Н. Я — истребитель. М.: Воениздат, 1985. С. 47.

“Передайте сеньору мое 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»⁷².

Позже, 3 января 1937 года, 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 нее отвечаю. И ведь, по правде говоря, и сам колебался, прыгать ли. Для хорошего бойца чести мало, если выпрыгнешь из самолета, пока его можно хоть как-нибудь пользоваться. Это вот у итальянцев, у “фиатов”, такая манера: только к их куче подойдешь, только обстреляешь – и уже хаос, дым, сплошные парашюты. А тут была большая драка, и мне перебили тросы. Машина совсем потеряла управление. Я все-таки пробовал ее 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 самолет. Если, думаю, буду жить, рассчитаюсь. Прыгнул – и несет меня прямо на крыши. А у меня голова хоть и крепкая, но не крепче мадридских каменных домов. Хорошо еще, 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 Кастельяна. 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 рассчитываюсь и даже с процентами: четыре “хейнкеля” уже сбил, бог даст, собьем еще что-нибудь подходящее»⁷³.

Представляя П. В. Рычагова к награде, командование отмечало: «Командуя эскадрильей И-15, руководил многочисленными воздушными боями и участвовал в них. Летчики его эскадрильи сбили около 40 вражеских самолетов, 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 подчиненных»⁷⁴

⁷² Рытов А. Г. Рыцари пятого океана. М.: Воениздат, 1968. С. 14–17.

⁷³ Кольцов М. Испанский дневник. Книга вторая. М.: Художественная литература, 1988. С. 359–360.

⁷⁴ Кузнецов И. И., Джого И. М. Первые Герои Советского Союза (1936–1939). Иркутск: 1983. С. 54.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.