

УЧАСТИЕ ВЫПУСКНИКОВ БОРИСОГЛЕБСКОЙ ШКОЛЫ ЛЕТЧИКОВ В ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЕ В ИСПАНИИ (1936–1939 ГОДЫ)

Е. М. Муминова

Борисоглебский филиал Воронежского государственного университета

Поступила в редакцию 27 января 2017 г.

Аннотация: *статья освещает участие выпускников Борисоглебской школы летчиков в гражданской войне в Испании (1936–1939 гг.).*

Ключевые слова: *Испания, Франко, гражданская война в Испании, советские военные специалисты, добровольцы, истребительная авиация, бомбардировочная авиация, воздушные бои.*

Abstract: *the article is devoted to participation of school-leavers of Borisoglebsk military school of pilots in Civil War in Spain (1936–1939).*

Key words: *Spain, Franco, Civil War in Spain, Soviet military specialists, volunteers, fighter aircrafts, bombers, dogfights.*

В ночь с 17 на 18 июля 1936 г. в Испании против правительства Народного фронта, созданного по инициативе коммунистической партии при поддержке социалистов и анархистов, военная верхушка, опираясь на правые силы и большую часть армии, подняла мятеж. После гибели 20 июля в авиационной катастрофе идейного вдохновителя путча генерала Санхурхо мятежников возглавил генерал Франциско Франко. В стране началась гражданская война. Консервативные, монархические и фашистские партии формируют на подконтрольной им территории правительство, которое с 28 сентября возглавляет генерал Франко. Его сторонники, которых принято именовать националистами, или франкистами, выступившие против Испанской республики, были открыто поддержаны нацистской Германией и фашистской Италией. Уже 25 июля 1936 г. Гитлер принимает решение «направить в Испанию двадцать самолетов» [1, с. 19] с экипажами. Руководитель Италии Муссолини «решение о помощи испанским националистам» [там же] принимает 28 июля. Франкистам «Италия выделила двенадцать бомбардировщиков» [там же].

Руководство республиканцев (так именовали сторонников правительства Народного фронта), осознавая слабость своих вооруженных сил, используя все возможные каналы связи, ищет контакты с советским правительством для того, чтобы получить возможность закупать оружие, военную технику в СССР. Правительство Народного фронта испытывало большую нужду «в вооружениях и боеприпасах в большом количестве» [2, л. 69], а также «катастрофическую нужду в командном составе, особенно в летчиках и авиационных бомбах» [там же, л. 72]. По

мнению руководства республиканской Испании, это было необходимо «для ведения борьбы с тем, кто начал и продолжает гражданскую войну против законной власти и конституционного правительства и кто в обильных количествах снабжается оружием и боеприпасами за границей» [3, л. 219].

Советское руководство определенное время «не считало возможным удовлетворять эти просьбы» [4, с. 21]. Советский Союз был в это время связан с европейскими государствами декларацией о невмешательстве во внутренние дела Испании и старался неукоснительно выполнять договорные обязательства. Советская политика по отношению к республиканской Испании резко изменится после того, когда станет ясно, что ни Германия, ни Италия не желают соблюдать соглашение о невмешательстве в испанские дела. Эти государства «неприкрыто наращивали свое присутствие в Испании, а западные “демократии” делали вид, что не замечают этого факта» [1, с. 21]. Кроме направления на помощь франкистам многочисленного контингента своих военнослужащих, Германия и Италия направили «значительное количество боевой техники» [5, с. 36], в том числе поставили им в общей сложности 1650 самолетов [6, с. 164].

Советское правительство решает направить на помощь республиканцам «военных советников и специалистов для оказания помощи республике в создании регулярной народной армии, ее обучении, разработке оперативных планов борьбы с войсками мятежников и итало-германских интервентов» [7, с. 85]. Советский Союз также брал на себя обязательство по обеспечению республиканцев военной техникой, оружием, боеприпасами. Кроме того, советскими специалистами планировалось оказание большой помощи республиканцам «в организации

военного производства» [там же, с. 86] на предприятиях Испании, сборка и ремонт военной техники.

Наибольшую потребность республиканцы испытывали в авиационной технике и опытных летчиках, так как их авиация была практически уничтожена франкистами и их союзниками. В Испанию «с октября 1936 года по январь 1939 года из СССР было поставлено 648 самолетов» [8, с. 68]. Советское руководство вынуждено было оказывать помощь республиканцам «за счет снятия вооружений собственных войск» [7, с. 94]. Подтверждением этому являются строки из письма наркома обороны СССР маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова к И. В. Сталину: «Труднее всего давать авиацию, но она там нужнее всего: придется дать и ее» [9]. Что касается авиационной боевой техники, то в Испанию из СССР поставлялись преимущественно новые модели, не уступающие, по крайней мере, первое время, по тактико-техническим данным боевой технике мятежников» [7, с. 86]. Советская авиационная техника, поставляемая республиканцам, включала истребители И-15, И-16, бомбардировщик СБ, штурмовики Р-5ССС, самолеты-разведчики Р-Зет.

Среди важнейших направлений военной помощи Советского Союза испанским республиканцам необходимо отметить непосредственное участие в боевых действиях советских добровольцев. Наиболее представительную группу наших соотечественников, воевавших в рядах республиканской армии, составляли летчики. За весь период гражданской войны в Испании советское руководство направило на помощь республиканцам 772 авиатора [3, л. 127]. В 1936 г. их было командировано в Испанию 311 человек, в 1937 г. – 278 человек, в 1938 г. – 183 человека.

Советские летчики участвовали в гражданской войне в Испании с осени 1936 г. до середины октября 1938 г. До 12 марта 1939 г. в Испании оставались только советские военные советники. Состояние авиации республиканцев к осени 1936 г. было тяжелым. После начала мятежа «в военно-воздушных силах на стороне законного правительства осталось примерно 35 % офицеров и летчиков, а также 90 % технического состава» [1, с. 18]. Единой системы руководства и управления авиацией практически не существовало. Материальную часть военно-воздушных сил республики на момент прибытия советских специалистов «представляли устаревшие» [10, с. 63] летательные аппараты. «Всем этим типам самолетов лучше было бы находиться в музее истории авиации, а не принимать участие в боевых действиях» [11, с. 122], – отмечали наши летчики, познакомившиеся с состоянием военно-воздушных сил республиканцев.

Среди советских авиаторов-добровольцев, направленных в Испанию, было много выпускников Борисоглебской школы летчиков. На далекой испан-

ской земле, выполняя интернациональный долг, они будут принимать участие в боевых действиях в качестве рядовых летчиков, главных авиационных советников, советников на фронтах, командующих истребительной авиацией, командиров групп истребителей, бомбардировщиков, штурмовиков.

Из Советского Союза первые летчики-добровольцы в Испанию были отправлены в сентябре 1936 г. Они отправились «без вооружения и боевой техники» [1, с. 21]. Прибывшие в середине сентября в Испанию советские летчики и авиационные советники сразу же оказались в очень сложных условиях. Им пришлось взять на себя всю ответственность за организацию боевого применения авиации республиканских войск. Авиация генерала Франко господствовала в воздухе. В боевых действиях на стороне националистов принимали активное участие немецкие и итальянские летчики-истребители и летчики-бомбардировщики. Военно-воздушные силы республиканцев несли тяжелые потери. Первые советские летчики-добровольцы – летчики-истребители, бомбардировщики – сразу же включились в «боевую работу» [там же, с. 23].

Среди летчиков-истребителей первыми прибывшими в Испанию были воспитанники Борисоглебской школы летчиков: старший лейтенант Евгений Ефимович Ерлыкин, окончивший школу в 1930 г., и комбриг Петр Иванович Пумпур. Он был в числе первого выпуска курсантов Борисоглебской школы летчиков, закончил обучение 26 октября 1923 г. вместе с В. П. Чкаловым. Летчиков-бомбардировщиков, получивших путевку в небо на Борисоглебской земле, представляли майор Эрнст Генрихович Шахт, выпускник 1925 г., капитан Виктор Степанович Хользунов, выпускник 1928 г., и капитан Георгий Николаевич Тупиков, выпускник 1928 г.

Наши летчики до прибытия советской боевой техники вылетали на боевые задания на самолетах, состоявших на вооружении республиканских военно-воздушных сил. Это были самолеты устаревших конструкций. «Советским авиаторам пришлось тренироваться и воевать на различных истребителях устаревших типов: “Ньюпор”, “Спау”, “Луар”, “Девьюэтин” и “Боинг” [11, с. 123]. «Из самолетов-бомбардировщиков имелись только “Потез-54” и Бреге-19”» [там же], которые и пришлось осваивать нашим летчикам.

«Несмотря на слабые тактико-технические данные» [12, с. 29], этой авиационной технике республиканцев, нашим летчикам-добровольцам пришлось соперничать «с немецкими “Хейнкелями”, “Юнкерсами”, итальянскими “Фиатами”, “Савойя” и “Капрони”» [там же].

Проявляя мужество и героизм в воздушных боях с противником, первые советские летчики-добро-

вольцы осознавали удручающе критическое состояние военно-воздушных сил республиканцев и понимали, что без помощи извне захватить господство в воздухе невозможно, там «господствовала вражеская авиация» [13, с. 21]. Учитывая наращивание Германией и Италией поставок армии генерала Франко боевой техники и невыполнение ими декларации о невмешательстве в дела Испании, Советский Союз осенью 1936 г. направил на помощь республиканцам советских добровольцев вместе с боевой техникой. В октябре 1936 г. в Испанию прибыли советские транспорты с авиационной техникой и экипажами.

На испанскую землю прибыли бомбардировщики СБ с экипажами, истребители И-15 с летчиками-истребителями. Истребители И-16, вторая партия бомбардировщиков СБ и штурмовики Р-5 СССР вместе с летным и техническим персоналом прибыли в начале ноября 1936 г. Советское руководство направило в Испанию наиболее подготовленных и опытных летчиков. При отправлении в командировку учитывался, прежде всего, налет часов. Он должен быть не менее 200–300 часов. Кроме необходимого налета часов, летчики-добровольцы должны были иметь опыт по проведению 40–60 учебных стрельб и 60–80 воздушных боев.

Для оказания помощи республиканским военно-воздушным силам в Испанию прибыли советские летчики-добровольцы из истребительных авиационных бригад Киевского, Белорусского и Московского военных округов. Основная задача республиканской авиации состояла в завоевании господства в воздухе. Решить ее можно было в первую очередь «силами истребительной авиации» [14, с. 20]. Военно-воздушные силы франкистов были серьезным противником. Подтверждением этому являлись первые потери, которые понесли советские авиаторы-добровольцы. 2 ноября 1936 г. был сбит первый бомбардировщик СБ. Экипаж во главе с выпускником Борисоглебской школы летчиков Павлом Петровым погиб.

В первых числах ноября 1936 г. советские летчики на истребителях приняли участие в воздушных боях в Испании, и «первые схватки с врагом принесли радость победы и горечь потерь» [15, с. 81]. 5 ноября франкистами был сбит над Мадридом первый истребитель И-15. В середине ноября первые потери понесли истребители И-16. 6 декабря 1936 г. в небе Испании был сбит еще один представитель Борисоглебской школы летчиков, командир отряда штурмовиков Р-5 СССР Георгий Тупилов. Он оказался в плену и через полгода был обменен на немецкого летчика.

Главным противником в небе Испании для наших летчиков стали представители военно-воздушных сил фашистской Германии. Военный конфликт на территории Испании стал «как для Германии, так и для Советского Союза... своеобразным плацдармом для

испытания своей боевой техники и оружия» [16, с. 45]. Гражданская война в Испании позволила участникам конфликта проводить проверку «качества оружия и тактики» [там же].

Советские летчики-истребители, прибыв на испанскую землю, «воевать начали практически сразу» [там же, с. 48]. Выпускники Борисоглебской школы летчиков были в числе первых авиаторов, показавших, «что советские летчики и самолеты могли достойно противостоять немецким» [14, с. 20]. «Героем республиканской Испании стал доброволец комбриг П. И. Пумпур» [10, с. 70], возглавивший советских летчиков-истребителей.

Уроженец Латвии П. Пумпур с 1918 г. был в рядах Красной Армии. Служил в авиационных подразделениях. Пройдя летную подготовку, продолжал службу в истребительной авиации. Перед командировкой в Испанию он командовал истребительной авиабригадой, потом учился на оперативном факультете Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского. Его сокурсник по учебе в академии маршал авиации С. А. Красовский вспоминал: «В гражданскую войну Петр Иванович был мотористом, летать научился уже в мирное время. Высокий, сильный, он отличался философским спокойствием и прирожденным добродушием. Его любимая поговорка «Не спеши, но поторапливайся!» очень точно определяла весь склад души этого обаятельного человека» [17, с. 98]. В подчинении полковника Хулио (под таким псевдонимом знали в Испании комбрига П. Пумпура) была авиационная группа, состоявшая из трех эскадрилий истребителей И-15 и трех эскадрилий И-16.

П. Пумпур сам водил летчиков-истребителей в бой. На его личном счету было пять сбитых вражеских самолетов. Пумпур зарекомендовал себя как бесстрашный, умелый летчик и опытный командир. Проявляя заботу о своих подчиненных, он всегда старался им помочь, обращая внимание на использование таких приемов воздушного боя, которые позволяли им одерживать победу над противником. «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» [18, с. 61].

В начале 1937 г. П. И. Пумпур за личное мужество, умелое руководство истребительной авиацией был награжден орденом Ленина. Известный журналист Михаил Кольцов, находившийся во время гражданской войны в Испании в рядах республиканцев, отметил в своем «Испанском дневнике»: «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 военно-научным способом, но оставив воздух противнику, не жди добра. Конечно, речь идет не о тех случаях, когда враг в несколько раз превосходит числом самолетов и вооружением» [19, с. 358–359].

Комбриг Пумпур своим личным примером, «боевым авторитетом... воспитывал бесстрашных воздушных бойцов» [10, с. 70]. В представлении его к высокой государственной награде после возвращения из Испании говорилось: «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, обеспечивающей постоянный и неизменный успех. Личным героизмом и руководством воздушными боями воспитал кадры неустранимых воздушных бойцов, ни разу не уступавших поле 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» [20, с. 51]. За мужество и героизм 4 июля 1937 г. комбриг П. И. Пумпур был удостоен звания Героя Советского Союза.

Мужественно и храбро сражался в небе Испании старший лейтенант Евгений Ефимович Ерлыкин. До направления в Испанию он служил в истребительной авиабригаде в Московском военном округе в должности комиссара авиационной эскадрильи. Летом 1936 г. Е. Е. Ерлыкин прибыл в Москву на собеседование в ЦК ВКП(б), после которого включился в первую группу летчиков-добровольцев, направляемых советским руководством в республиканскую Испанию. Добирался до места назначения старший лейтенант Ерлыкин, имея на руках паспорт на имя испанского коммерсанта графа Педро Ривареса Сольтеро, поэтому в республиканской авиации воевал под псевдонимом дон Педро.

Прибывший в начале осени 1936 г. на испанскую землю с первой группой советских летчиков-добровольцев Е. Е. Ерлыкин «70 часов налетал в сентябре-октябре на 16 типах самолетов» [1, с. 24]. Его оценка этих боевых машин была достаточно категоричной: «Нужно сказать, что бой на всех этих машинах при-

нимать с машинами Хейнкеля очень трудно» [там же]. «Первые боевые вылеты приходилось летать на “гробах” – старых “Ньюпорах”, “Девуатиках” и “Бонингах”... и часть летчиков с большой неохотой садились в эти гробы» [там же].

После получения республиканцами советской авиационной техники Е. Е. Ерлыкин будет воевать на истребителе И-15. Защищая Мадрид, он одержал первую победу: «Первый серьезный бой у меня вышел с 2-местным Хейнкелем... Летел я на И-15, машина новая, хорошая. Сделал 6 виражей и стал к нему забираться выше и ближе в хвост. Он очутился выше и перевернулся. Я всадил в него из пулемета штук 200 пуль, машина пошла к земле. Смотрю, она упала» [там же, с. 32].

За время пребывания в Испании Е. Е. Ерлыкин совершил 214 боевых вылетов, его общий налет составил 211 часов. Он сбил один самолет лично, два – в группе. Был дважды ранен. Во время боя над Бискайским заливом его самолет сбили. Спасли Ерлыкина испанские моряки. За мужество и героизм, проявленные при выполнении воинского долга, старший лейтенант Е. Е. Ерлыкин был награжден двумя орденами Боевого Красного Знамени.

В составе республиканских военно-воздушных сил советские авиаторы-добровольцы, летчики-бомбардировщики майор Э. Г. Шахт и капитан В. С. Хользунов приступили к выполнению боевых задач одними из первых. Э. Г. Шахт, немец по национальности, приехал в Советский Союз в 1922 г. и связал свою жизнь с Красной Армией. После окончания Борисоглебской школы летчиков он проходил службу в авиационных подразделениях Рабоче-крестьянской Красной Армии. В 1929 г. Эрнст Генрихович был награжден орденом Боевого Красного Знамени «за ликвидацию банд басмачей» [10, с. 64], в 1936 г. командир эскадрильи Шахт «за умелое руководство и достижения эскадрилей успехов в учебно-боевой подготовке» [там же] награжден орденом Ленина. Прибыв в Испанию, Шахт как опытный командир сразу же включился в обучение летных кадров для республиканской армии. После поступления советских бомбардировщиков СБ он активно занимался подготовкой экипажей для СБ из летчиков, прибывших из Советского Союза.

Майор Э. Г. Шахт стал командиром первой эскадрильи СБ, после формирования сразу приступившей к выполнению боевых задач. Уже в конце октября 1936 г. летчики эскадрильи Шахта нанесли бомбовые удары по аэродромам франкистов. Участвуя лично в боевых вылетах, Шахт очень скоро смог оценить как положительные качества СБ, так и его слабые места. Он оценил, прежде всего, высокую скорость бомбардировщика, что делало его недосягаемым для истребителей противника. Кроме ненадежного двигателя,

у СБ были такие недостатки, как плохой обзор из кабины, несовершенные пулеметы, плохая внутренняя связь, неудовлетворительное устройство бомбодержателей, ненадлежащее состояние места расположения стрелка-радиста.

Активная деятельность Э. Г. Шахта позволила на месте внести часть изменений в те конструктивные особенности СБ, которые делали его уязвимым. Это дало возможность две эскадрильи СБ оставить боеспособными. За образцовое выполнение заданий командования, за личное мужество и героизм, активную деятельность по повышению боеспособности СБ Э. Г. Шахта 31 декабря 1937 г. был удостоен звания Героя Советского Союза.

Представляя Э. Г. Шахта к такой высокой награде, командование так его характеризовало: «Один из выдающихся наших авиационных командиров, руководитель и участник всех боев и операций, выполненных самолетами СБ. Своими смелыми нападениями на аэродромы противника в его глубоком тылу и метким огнем вывел из строя десятки самолетов противника, в том числе не менее 20 тяжелых бомбардировщиков. Действия СБ и лично тов. Шахта по живой силе противника были не менее успешны и всегда отличались большой смелостью» [21, л. 76].

В. С. Хользунов прибыл в Испанию, имея за плечами богатый послужной список. Вступив добровольно в 1918 г. в Красную Армию, он принял участие в гражданской войне. В 1925 г. был направлен на учебу в авиационную школу.

Будучи отличным летчиком, В. С. Хользунов много лет прослужил инструктором в летных школах. Он внес большой вклад в подготовку летных кадров для военно-воздушных сил страны. Проходя службу в строевых частях бомбардировочной авиации, он стал мастером бомбометания. В. С. Хользунов командовал первым соединением дальней бомбардировочной авиации. Он проявил себя грамотным, волевым, умелым и требовательным командиром звена, отряда, эскадрильи. До командировки в Испанию В. С. Хользунов проходил службу в отделе боевой подготовки в Забайкалье.

Прибыв в Испанию в сентябре 1936 г., он быстро освоил легкий бомбардировщик «Бреге-19». «Несмотря на слабые тактико-технические данные французской машины» [12, с. 29], В. С. Хользунов «решил летать на задания бреющим полетом, используя гористую местность» [10, с. 63]. Во главе звена «Бреге-19» Хользунов вылетал на боевые задания, осуществлял бомбардировку вражеских объектов. Его умелое руководство этим авиационным подразделением было по достоинству оценено как руководством военно-воздушных сил республиканцев, так и своими боевыми товарищами.

После прибытия в Испанию советских бомбардировщиков СБ В. С. Хользунов «был назначен командиром эскадрильи» [там же, с. 64]. Вторая эскадрилья скоростных бомбардировщиков СБ под командованием В. С. Хользунова стала одной из лучших в республиканских ВВС. Командир лично водил свою эскадрилью на задания, проявляя при этом инициативу, активно внедряя новые тактические приемы. За мужество и героизм, личную храбрость В. С. Хользунов был награжден орденом Боевого Красного Знамени, а «27 июня 1937 г. удостоен звания Героя Советского Союза» [там же].

Достоинство в небе Испании представлял Борисоглебскую школу летчиков летчик-истребитель старший лейтенант Павел Васильевич Рычагов, прибывший со второй группой советских добровольцев. В командировку в Испанию П. В. Рычагов был направлен с Киевского военного округа, где служил в должности командира звена. За умелое владение боевой техникой, высокое мастерство и профессионализм, «за успехи в боевой подготовке и за безаварийную работу» [там же, с. 65] еще до командировки, в 1936 г., он был награжден орденом Ленина. По воспоминаниям современников, «он был летчиком от бога» [22, с. 57]. Оценка его деятельности до направления в Испанию подтверждает, что это был опытный летчик, умелый командир: «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» [23, с. 63]. В Испании П. В. Рычагов под псевдонимом Пабло Паланкар вступил в командование эскадрилей истребителей И-15.

Воевавший под его командованием в Испании Г. Н. Захаров, ставший впоследствии Героем Советского Союза и генерал-майором авиации, писал: «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» [24, с. 20].

Уже в одном из первых боев 4 ноября 1936 г. летчики-истребители под командованием П. В. Рычагова сумели сбить семь вражеских самолетов. Защищая небо Мадрида, авиационная эскадрилья, а

затем и истребительная группа, возглавляемая П. В. Рычаговым, давала противнику достойный отпор и много сделала для завоевания республиканской авиацией господства в воздухе. В воздушных боях в Испании летчики-истребители П. В. Рычагова «сбили около 40 вражеских самолетов» [10, с. 65], а он сам «сбил шесть самолетов противника лично и 14 в группе» [22, с. 57].

Рычагов был не только «одним из лучших летчиков-истребителей» [24, с. 12], он был «лучшим командиром» [там же]. Сражения в небе Испании, первые победы и первые потери заставили его серьезно подойти к анализу воздушных боев «и пониманию тактики современного по тем меркам воздушного боя» [там же, с. 52], что позволило впоследствии летчикам-истребителям его группы избегать ошибок в сражениях с противником и выходить из боя победителями. П. В. Рычагов глубоко переживал гибель своих боевых друзей. Истребитель И-15 был одним «из лучших истребителей своего времени» [там же], но он «не имел бронеспинки, и сзади летчик был абсолютно беззащитен» [там же]. Поддержав идею инженера своей авиационной группы, П. В. Рычагов сумел обеспечить установку стальных самодельных спинок, что спасло жизни многим летчикам.

Руководя воздушными боями, участвуя в них, он всегда стремился выявлять и другие слабые места истребителей И-15. Наличие у противника современной авиационной техники остро обнажило недостатки наших самолетов. Рычагов обратил внимание в первую очередь на необходимость увеличения скорости истребителя И-15, установки на нем крупнокалиберного пулемета, а по возможности и пушечного вооружения. Превращение его в моноплан с убирающимися шасси могло продлить жизнь этого истребителя.

Боевая деятельность П. В. Рычагова была по достоинству оценена вышестоящим командованием: «П. В. Рычагов всегда всюду проявлял исключительное бесстрашие, выдержку и умение руководить боем, являясь замечательным примером для своих подчиненных» [20, с. 54]. В последний день 1936 г. Постановлением Центрального исполнительного комитета СССР П. В. Рычагову было присвоено звание Героя Советского Союза.

В конце 1936 – начале 1937 г. обстановка в небе Испании стала накаляться. Увеличилось количество воздушных боев и число боевых вылетов, возросла нагрузка на летный состав. Советские летчики-добровольцы обнаружили наличие в военно-воздушных силах националистов появление новых боевых машин. Благодаря поставкам в первую очередь из Советского Союза авиационной техники «состояние республиканских военно-воздушных сил улучши-

лось» [5, с. 38]. Но и франкисты не сидели сложа руки. Они наращивали «силу своей авиации» [там же].

Авиационный парк противника начал активно обновляться прежде всего за счет поставок немецкой техники. Немцы в сжатые сроки стали проектировать самолеты «с учетом полученного в Испании боевого опыта» [14, с. 20]. В испанском небе появился «новейший немецкий цельнометаллический бомбардировщик He-111» [там же]. Обладая большой скоростью и хорошей защитой, он был практически неуязвим для наших истребителей. И в это же время в воздухе появился совершенно новый немецкий истребитель «Мессершмит-109В» [16, с. 49]. Испытав его в боевых условиях, выявив все недостатки, немцы в сжатые сроки провели его модернизацию. На самолете был установлен мощный двигатель, благодаря чему удалось увеличить скорость до 570 км/ч. Самолет также был вооружен 20-миллиметровой пушкой, что повысило его огневую мощь. Он стал представлять серьезную угрозу для наших истребителей И-15 и И-16. Они стали уступать ему и в скорости, и в вооружении. Отсутствие радиосвязи также осложняло ведение боя нашими истребителями.

Появление усовершенствованного немецкого истребителя Me-109E в январе 1938 г. кардинально изменило ситуацию в воздухе. Советские летчики-истребители теперь «могли надеяться лишь на удачу и свое мастерство» [14, с. 21]. Большую угрозу Me-109E стал представлять и для наших бомбардировщиков. «Несмотря на укрепление положения мятежников» [5, с. 38] в небе Испании, советские летчики-добровольцы продолжали демонстрировать высокую летную выучку и сдерживать натиск противника. И первыми среди них были выпускники Борисоглебской школы летчиков. В сложившихся «условиях явного технического превосходства врага» [14, с. 21] они «стремились использовать преимущества своей боевой машины в тех видах боя, в которых она могла соперничать с самолетами противника на равных» [там же].

Большая заслуга в этом принадлежала комбригу Евгению Саввичу Птухину, выпускнику Борисоглебской школы летчиков 1924 г. Способный молодой летчик после окончания школы быстро начал продвигаться по служебной лестнице. Маршал авиации С. А. Красовский, хорошо знавший Евгения Саввича, писал: «Евгений Птухин... выделялся среди других незаурядным летным мастерством» [17, с. 63]. Птухин всегда «много и серьезно учился, отлично летал, обладал хорошими организаторскими способностями, – словом рос быстро» [там же, с. 108]. В 1935 г. ему было присвоено воинское звание «комбриг».

В мае 1937 г. комбриг Е. С. Птухин «прибыл на Мадридский фронт как авиационный советник» [10, с. 66], и одновременно «под псевдонимом “генерала

Хосе» он командует истребительной группой республиканских военно-воздушных сил» [16, с. 66]. Планируя воздушные операции, занимаясь обустройством новых аэродромов, Птухин, несмотря на запреты руководства, принимал участие и в воздушных боях. На счету комбрига Птухина были сбитые новейший немецкий истребитель «Мессершмит-109В» и бомбардировщик He-111.

Среди своих летчиков Евгений Саввич пользовался уважением, его авторитет был непререкаем. Его сослуживец по войне в Испании вспоминал: «Евгения Саввича я раньше не знал, увидел его здесь, в Испании, впервые. Смелый летчик, большого масштаба командир, а главной чертой его характера были принципиальная справедливость во 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» [25, с. 94]. За умелое руководство истребительной авиацией в декабре 1937 г. Е. С. Птухина наградили орденом Ленина.

Боевая деятельность комбрига Птухина по достоинству оценивалась и его боевыми друзьями: «Евгений Саввич Птухин обладал незаурядным талантом авиационного начальника. Он по-своему, ... 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» [26, с. 13].

Возвратившись в январе 1938 г. на Родину, Е. С. Птухин считал необходимым довести до руководства Наркомата обороны свои выводы по применению самолетов советского производства в Испании. Он обращал особое внимание на оснащение наших самолетов радиосвязью. Для обеспечения безопасности летного состава настоятельно предлагал бронировать пилотские кабины. Установка на наших истребителях в дополнение к пулеметам пушечного вооружения, по его мнению, являлась задачей первостепенной важности. Комбригом Птухиным были также высказаны ценные предложения по совершенствованию тактических приемов ведения воздушного боя.

В воздушных боях в Испании отличился капитан Константин Ильич Колесников, окончивший Борисоглебскую авиационную школу летчиков в 1930 г. С ноября 1936 г. по май 1937 г. он командовал истребительной эскадрильей. За мужество и героизм, воинскую доблесть в июле 1937 г. он посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза. Такую же высокую награду получили лейтенант Герасимов

Николай Степанович, выпускник 1937 г., старшие лейтенанты Гусев Александр Иванович, выпускник 1931 г., Осипенко Александр Степанович, выпускник 1932 г., Шевченко Владимир Илларионович, выпускник 1932 г., героически сражавшиеся в небе Испании в самое сложное время для военно-воздушных сил республиканцев.

Размышления генерал-лейтенанта авиации А. Ф. Ковачевича дают наиболее объективную оценку заслуг этой категории выпускников Борисоглебской авиационной школы: «Подвиг летчиков – это не только показатель высоких морально-психологических качеств, а стремление уничтожить врага в любых условиях. Героями стали прежде всего те летчики, которые наряду с указанными качествами были также тактически грамотными и пытливыми в поиске нового в тактике, безупречно стреляли и бомбили, настойчиво навязывали противнику свою волю, словом, были мастерами своей профессии, в силу чего они добивались выдающихся результатов в ходе боевой деятельности. Это, прежде всего, летчики – Герои Советского Союза» [27].

Старший лейтенант Е. Н. Степанов был одним из первых советских летчиков, выпускников Борисоглебской авиационной школы, смело вступивших в борьбу с вражескими бомбардировщиками в ночных условиях. Вместе со своими боевыми товарищами он организовывал ночное дежурство на аэродроме и разрабатывал методику взлета в темное время суток на перехват вражеских бомбардировщиков, «причем без какого-либо наведения с земли» [16, с. 52]. Старший лейтенант Е. Н. Степанов совершил «первый в истории авиации ночной таран» [10, с. 72] в небе над Барселоной. Он стал самым результативным летчиком-истребителем среди выпускников Борисоглебской летной школы, воевавших в Испании. На его счету было шесть побед.

Выпускник 1931 г. старший лейтенант Александр Петрович Осадчий успешно командовал «интернациональной эскадрилей истребителей, сражавшейся на Мадридском фронте» [там же, с. 68].

Героически сражались в Испании летчик-истребитель, командир эскадрильи Валентин Ухов, летчики-бомбардировщики Николай Григорьевич Серебряков, Григорий Илларионович Тхор. Умело осуществлял руководство республиканской авиацией Федор Константинович Арженухин, советник при начальнике штаба республиканских военно-воздушных сил.

Все тридцать два месяца войны советские летчики-добровольцы, проявляя доблесть, мужество и героизм, оказывали помощь республиканскому правительству Испании. Несмотря на то что наши летчики проявляли храбрость и самоотверженность, авиации франкистов к концу войны удалось захватить воздушное господство. Если на первом этапе войны

советские самолеты не уступали немецким и итальянским самолетам (это касалось как истребителей, так и бомбардировщиков), то на втором этапе обстановка кардинально изменилась. Немцы начали активно использовать пикирующие бомбардировщики. Проведя модернизацию самолета-истребителя Ме-109, они обеспечили ему превосходство над советскими истребителями в скорости, калибре оружия, а также дальности стрельбы. Советские скоростные бомбардировщики СБ в сложившихся условиях уже должны были вылетать на боевые задания, прикрываемые истребителями, которые, к сожалению, не обеспечивали необходимой защиты.

Известный советский авиационный конструктор А. С. Яковлев писал: «Немцы оперативнее нас использовали уроки гражданской войны в Испании» [28, с. 125]. Проанализировав обстановку, сложившуюся в Испании, он утвердительно заявлял: «И как бы ни был велик героизм республиканских летчиков, в конечном счете успех решало качество материальной части, ...мы явно отставали в области авиации от нашего потенциального противника – гитлеровского фашизма» [там же, с. 127].

Война в Испании стала «первым серьезным испытанием для Военно-воздушных сил РККА» [14, с. 20]. Советские летчики-добровольцы, среди которых было много выпускников Борисоглебской авиационной школы, встретились в Испании с хорошо подготовленным противником, имеющим на вооружении современную боевую технику. Боевое применение советской авиационной техники показало ее «значительное отставание по ряду летно-технических характеристик» [29, с. 39] от самолетов противника и в первую очередь от немецких самолетов. Это касалось и истребителей, и бомбардировщиков советского производства.

Воздушные бои в Испании выявили слабое стрелковое вооружение наших самолетов. Советским летчикам-истребителям приходилось проявлять не только мужество и героизм, но и всевозможные тактические приемы, хитрость, изобретательность для того, чтобы сбить вражеский самолет. Недостаточная скорость, отсутствие радиосвязи, броневой защиты летчика усложняли ведение воздушных боев нашими авиаторами. Особенно тяжело приходилось летчикам-истребителям. Желание захватить господство в воздухе требовало от советских добровольцев проявления не только смелости, но и предельного напряжения физических сил. Для наших летчиков «средняя месячная норма налета... выражалась в 35–40 часах в месяц» [16, с. 58]. Постоянно усиливавшаяся активность авиации противника приводила к тому, что «в среднем... летчик-истребитель производил три вылета в день. Почти все с боями» [там же].

Были дни, когда наши авиаторы-добровольцы «делали по пять-семь вылетов в день» [11, с. 148]. Тяжело приходилось на последнем этапе войны и летчикам-бомбардировщикам. Появление в авиации франкистов немецких скоростных истребителей делало уязвимыми наши скоростные бомбардировщики СБ. Их скоростные возможности и вооружение уступали вражеским самолетам. Наши самолеты Р-5ССС и Р-3ет, используемые как штурмовики, уступали немецкому «юнкерсу», пикирующему бомбардировщику, демонстрирующему «невиданную точность бомбометания» [30, с. 305].

Из всех наших авиаторов-добровольцев, воевавших в Испании, «на Родину не вернулся каждый шестой советский летчик» [16, с. 58], среди них были и выпускники Борисоглебской школы летчиков. По данным наших исследователей, в Испании погибло 93 советских авиатора. «Неудачи советской авиации в Испании» [30, с. 70] ничуть не умаляли подвиг наших добровольцев. Они «мужественно и умело выполнили свой» [10, с. 73] воинский долг «по защите республиканской Испании» [там же, с. 72]. За бои в Испании тридцать пять летчиков и авиационных советников были удостоены звания Героя Советского Союза, «девять из них начинали свою летную биографию в Борисоглебской школе летчиков» [там же].

ЛИТЕРАТУРА

1. *Абросов С. В.* В небе Испании. 1936–1939 годы / С. В. Абросов. – М. : [Б.и.], 2003. – 455 с.
2. Архив внешней политики Российской Федерации. – Ф. 048 «3». – Оп. 14-б, пап. 4. – Д. 7. – Л. 69.
3. Российский государственный военный архив. – Ф. 33987. – Оп. 3. – Д. 960.
4. *Михайленко В. И.* Новые факты о советской военной помощи в Испании / В. И. Михайленко // Уральский вестник международных исследований. – Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2006. – Вып. 6. – С. 18–46. – Режим доступа: <http://hdl.handle.net/10995/4790>
5. *Абросов С. В.* Советская авиация в гражданской войне в Испании / С. В. Абросов // Военно-исторический журнал. – 2012. – № 8. – С. 36–40.
6. Россия и СССР в войнах XX века. Потери Вооруженных сил. Статистические исследования / под ред. Г. Ф. Кривошеева. – М., 2001. – 608 с.
7. *Мещеряков М. Т.* СССР и гражданская война в Испании / М. Т. Мещеряков // Отечественная история. – 1993. – № 3. – С. 85–95.
8. Гриф секретности снят. Потери Вооруженных сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах / под ред. Г. Ф. Кривошеева. – М., 1993. – 415 с.
9. *Храпаческий Р.* Испанское золото Кремля / Р. Храпаческий. – Режим доступа: <http://spalex.navool.ru/biblio/zoloto3.html>
10. Их позвало небо : военно-исторический очерк Борисоглебского высшего военного авиационного ор-

дена Ленина Краснознаменного училища летчиков имени В. П. Чкалова. – М. : Воениздат, 1984. – 216 с.

11. Ленинградцы в Испании / сост.: М. П. Казарновский, В. В. Пузейкин. – Ленинград : Лениздат, 1973. – 383 с.

12. Печенкин А. А. Воздушный ас, начальник военной разведки, «заговорщик» И. И. Проскуров / А. А. Печенкин // Военно-исторический журнал. – 2004. – № 1. – С. 28–34.

13. Вместе с патриотами Испании. – Киев, 1976. – 336 с.

14. Шевченко С. И. Боевое применение советской истребительной авиации во второй половине 30-х годов / С. И. Шевченко // Военно-исторический журнал. – 2010. – № 2. – С. 20–24.

15. Бортаковский Т. В. Расстрелянные Герои Советского Союза / Т. В. Бортаковский. – М. : Вече, 2012. – 400 с.

16. Смыслов О. С. Асы против асов. В борьбе за небесное господство. 1941–1945 / О. С. Смыслов. – М. : Вече, 2012. – 187 с.

17. Красовский С. А. Жизнь в авиации / С. А. Красовский. – М. : Воениздат, 1968. – 376 с.

18. Мы – интернационалисты. – М., 1975. – 287 с.

19. Кольцов М. Испанский дневник : в 2 кн. / М. Кольцов. – М. : Художественная литература, 1988. – Книга вторая. – 608 с.

20. Кузнецов И. И. Первые Герои Советского Союза (1936–1939) / И. И. Кузнецов, И. М. Джога. – Иркутск, 1983. – 223 с.

21. Российский государственный архив социально-политической истории. – Ф. 17. – Оп. 163. – Д. 1132. – Л. 76.

22. Звягинцев В. Е. Трибунал для «сталинских соколов» / В. Е. Звягинцев. – М. : ТЕРРА – Книжный клуб, 2008. – 432 с.

23. Шумихин В. С. Расстреляны на взлете / В. С. Шумихин // Советский воин. – 1989. – № 1. – С. 58–65.

24. Захаров Г. Н. Повесть об истребителях / Г. Н. Захаров. – М., 1977. – 159 с.

25. Смирнов Б. А. Небо моей молодости / Б. А. Смирнов. – М. : Воениздат, 1990. – 320 с.

26. Семенов А. Ф. На взлете / А. Ф. Семенов. – М. : Воениздат, 1969. – 216 с.

27. Ковачевич А. Ф. Массовый героизм советских летчиков в годы Великой Отечественной войны / А. Ф. Ковачевич // Роль Военно-воздушных сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 (по материалам IX военно-научной конференции ВВС). – М. : МО СССР, 1986. – С. 142–143.

28. Яковлев А. С. Цель жизни. Записки авиаконструктора / А. С. Яковлев. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Политиздат, 1987. – 511 с.

29. Бочинин Д. А. Производство самолетов в Ленинграде в 1940–1941 гг. / Д. А. Бочинин, Л. В. Лосик // Военно-исторический журнал. – 2014. – № 1. – С. 39–44.

30. Мухин М. Ю. Авиапромышленность СССР в 1921–1941 годах / М. Ю. Мухин. – М. : Наука, 2006. – 320 с.

Борисоглебский филиал Воронежского государственного университета

Муминова Е. М., кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и социально-гуманитарных наук

E-mail: muminovava@bsk.vsu.ru

Тел.: 8-950-760-08-19

Borisoglebsk branch of Voronezh State University

Muminova E. M., Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the History and Social and Humanitarian Sciences Department

E-mail: muminovava@bsk.vsu.ru

Tel.: 8-950-760-08-19