

Погиб «сталинский сокол», национальный герой. Погиб так же неожиданно, как Киров и Орджоникидзе. В почетном карауле у гроба – Сталин, Молотов, Ворошилов. Урну с прахом несли руководители государства во главе со Сталиным. Несли так же скорбно, как в свое время урны с прахами Кирова и Орджоникидзе. Так же горячо говорили о заслугах перед партией и государством с мавзолея Ленина. Прощаясь с Чкаловым, свыше 350 тысяч человек прошли за два дня через Колонный зал Дома Союзов. Затем его прах замуровали в Кремлевскую стену.

17 декабря 1938 года закончила работу Комиссия по расследованию причин катастрофы самолета И-180 и гибели Чкалова, назначенная Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б). Акт Комиссии и вся использованная при работе документация, в том числе показания свидетелей, сразу же получили гриф «совершенно секретно» и надолго, на многие десятилетия ушли и осели в архивах, скрытые от народа. Таким образом, в 1938 году возникла версия о катастрофе самолета и гибели летчика-испытателя Чкалова – **«Версия 1938»**. Версия была построена на устной, отрывочной информации и не имела под собой документальной базы.

Первый, кто серьезно провел расследование причин катастрофы самолета И-180 и гибели Чкалова, был генерал-полковник Герой Советского Союза Георгий Филиппович Байдуков. Итогом его многолетней исследовательской работы стала **«Версия 1988»** (*Газета «Вестник воздушного флота». «Если говорить всю правду...», 1988 г., №№ 148, 149, 150, 151*). : «Я приведу документы, которые доказывают, что Чкалова фактически убили, обязав его вылететь на недоделанном самолете, в спешке, которую можно объяснить только желанием Поликарпова не упустить горьковский авиационный завод, чтобы вместо своего устаревшего И-16 запустить там, в 1939 году в серию новый истребитель И-180. А это

можно было сделать при условии доклада Сталину и Молотову, что новая машина прошла заводские испытания или, по крайней мере, совершила благополучный, обнадеживающий первый полет».

Война в Испании 1935-1939 гг. позволила представить реальную картину состояния авиастроения СССР. Нарком авиапромышленности Алексей Иванович Шахурин в книге «Сокрушение люфтваффе» так оценил результаты участия нашей авиации в этой войне: «Гитлеровцы усовершенствовали свои самолеты. Это не сразу бросилось в глаза, так как безоглядно верили в растущую мощь страны. Момент, когда следовало обратить внимание на появление совершенно новых типов машин, был упущен».

В конце 1936 года, когда истребитель авиаконструктора Николая Николаевича Поликарпова И-16 вступил в войну, он считался одним из скоростных истребителей в мире. И-16 непрерывно совершенствовался и к 1938 году еще не устарел, но уже потерял свои скоростные качества по сравнению с новым немецким истребителем Ме-109Е.

В январе 1938 года Поликарпов в пояснительной записке отметил, что «цель проектирования – создание скоростного истребителя с мощным вооружением на **быстрое внедрение в серийное производство на авиазаводе № 21 на смену И-16**». Предвидя это, Поликарпов стремился к концу 1938 года сократить надвигающийся разрыв, выпустив на летные испытания новый скоростной истребитель И-180. Ситуация на авиадвигательных заводах складывалась далеко не оптимистическая – для боевых самолетов нового поколения моторов требуемой мощности не было. Чтобы преодолеть отставание, в 1935 году СССР закупил лицензию на серийное производство моторов воздушного охлаждения «Гном-Рон» и срочно организовал на авиадвигательном заводе № 29 в городе Запорожье их выпуск под обозначением М-85. 14 января 1938 года Поликарпов в письме в Главк заметил, что «требования ВВС резко расходятся с техническими данными моторов, а по существу именно моторы лимитируют дальнейший прогресс в истребительной авиации». В 1938 году мотор М-88 (модификация М-85) был еще очень «сырым», но он оставался единственно приемлемым для нового самолета И-180, хотя и требовал доработки винтомоторной группы.

В.Чкалова. Мне хотелось завершить работу Георгия Филипповича по расследованию причин катастрофы самолета и гибели отца. И вот закончена самая трудная и трагическая по содержанию **«Версия 2003»**, которая вошла в мою книгу **«Валерий Чкалов»**, выпущенную в 2004 году. Она исчерпала почти весь существующий материал о катастрофе самолета И-180 и гибели летчика-испытателя Чкалова. Были найдены и рассекречены архивные документы 1937-39 годов: технические и производственные материалы по самолету И-180, официальные приказы, распоряжения, письма, акты комиссий по расследованию причин катастрофы 15 декабря 1938 года, показания участников и свидетелей этих событий. Все это вместе взятое помогло восстановить практически реальную картину катастрофы.

И самый непредсказуемый вывод после скрупулезного анализа всех архивных документов заключался в том, **что катастрофа самолета И-180 была запланирована на 12 декабря в 12 часов дня**. Развитие событий с 17 ноября до 12 декабря 1938 года фиксируется документально не только по дням, но и по часам и минутам.

17 ноября 1938 г. Летчик-испытатель авиазавода № 156 Чкалов получил разрешение на отпуск и уехал к себе на родину в г. Чкаловск.

1 декабря. Чкалову вручают телеграмму с завода: «Все готово. Ваше присутствие срочно. Ждем».

2 декабря. Чкалов уже на заводе. Новый скоростной истребитель И-180 был предъявлен в ОТК завода. После тщательного осмотра самолета согласно чертежам и техническим условиям было зафиксировано в акте дефектов в количестве 139 наименований.

7 декабря. Самолет И-180 вывезен на аэродром в ночь с 7 на 8 декабря со 100 дефектами в дефектной ведомости. Начальник ОТК завода № 156 Яковлев рассказывал, что уже с 9 декабря директор завода Усачев стал нажимать и прямо требовать от работников ОТК оформлять документы, несмотря на то, что некоторые части в агрегатах были не закончены.

Конец 1937 и весь 1938 год – репрессии. Сигналом послужили решения февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б). Требование Сталина и Молотова о «проверке» военного ведомства были восприняты органами НКВД как прямая директива по чистке кадров армии, авиации, флота, научных и опытно-конструкторских организаций, на предприятиях авиапромышленности.

24 ноября 1937 года был арестован начальник ВВС Яков Иванович Алкснис. Ему инкримировали заговор против Ворошилова и ставили в вину отправление лучших летчиков в Испанию с целью ослабления советских ВВС. Утром 29 июля 1938 года его расстреляли. Были расстреляны также директор ЦАГИ Харламов, авиаконструктор Калинин, директор 21-го авиазавода Мирошников (г. Горький).

21 октября 1937 года арестован зам. начальника и главный инженер авиационного Главка, директор крупнейшего опытного авиазавода № 156 Андрей Николаевич Туполев.

В декабре 1937 года Поликарпова назначили главным конструктором завода № 156. Дирекция и коллектив завода встретили это назначение в штыки – на предприятии работали еще четыре небольших КБ. Указания Поликарпова стали саботироваться производством при молчаливом одобрении со стороны директора завода. В рабочих записях Поликарпова 1938 года нередко упоминается слова «саботаж». Нарком оборонной промышленности Михаил Каганович, выступая на партсобраниях завода № 156, говорил, что переезд Поликарпова необходим «для преодоления последствий туполевщины». В начале 1938 года директором завода № 156 стал бывший конструктор КБ Поликарпова 29-летний партийный выдвиженец Михаил Усачев. В мае 1938 года Поликарпова назначили техническим директором завода № 156.

8 декабря. Е. Гинзбург, начальник опытной испытательной станции моторного завода № 29, г. Запорожье: «При осмотре мотора на самолете я заметил, что снята левая бензопомпа... Я записал в формуляре двигателя: **«В связи с отсутствием одной бензопомпы на двигателе полеты запрещают. Представитель завода № 29 Е.А. Гинзбург»**. 9 декабря я позвонил диспетчеру и просил заказать пропуск, чтобы присутствовать при запуске мотора. В пропуске мне отказали. Я еще больше удивился, когда узнал, что 12 декабря состоялась первая пробежка И-180 по аэродрому без моего присутствия. **Присутствие представителя моторного завода при пробежках опытных самолетов была обязательной. Без подписи представителя Главного конструктора двигателя нельзя было выпустить ни одну опытную машину в полет. Об этом знало все руководство завода, в том числе и начальник ЛИСа полковник Порай.**

11 декабря. Директор завода Усачев приказал готовить самолет к первому полету. Во время гонки мотора самолета внезапно сел амортизатор правой ноги шасси. Чкалов был на аэродроме. Нога была отремонтирована и установлена на самолете. 11 декабря в дефектной ведомости оставалось 48 пунктов. Вечером Усачеву на квартиру позвонил сотрудник НКВД и сообщил, что в НКВД имеются материалы о том, что самолет И-180 имеет много дефектов, опасных для первого полета. Усачев ответил, что завтра в 12 часов дня он соберет совещание, на котором будет принято решение о первом полете.

12 декабря (воскресение). 8 часов утра. Этот же сотрудник НКВД явился в 8 часов утра на квартиру Усачева и вторично предупредил, что имеются данные о наличии многих дефектов и необходимо приостановить первый полет самолета И-180.

10 часов. На аэродром приехали Усачев, Поликарпов, представители НКВД. Итак, в первом полете опытного самолета И-180 принимает активное участие НКВД. Число и время первого вылета самолета И-180, видимо, было определено Усачевым вечером 11 декабря – **12 часов 12 декабря.**

Это было подтверждено 12 декабря в 11 часов дня письмами с грифом «совершенно секретно» Наркома Внутренних Дел Берия Сталину, Ворошилову, Молотову.

11.20 На квартиру начальника 1-го Главного управления Наркомата Оборонной Промышленности Беляйкина позвонил дежурный по Наркомату и передал сообщения из НКВД и приемной ЦК ВКП(б) о том, что на сегодня назначены испытания в воздухе самолета И-180 и что самолет поведет Герой Советского Союза летчик-испытатель Чкалов, и что полет должен быть отложен. Позже позвонил представитель НКВД и сообщил, что полет назначен на 12 часов.

12.06 Беляйкин и два начальника Главка приехали на аэродром. Встретив Поликарпова, Беляйкин передал ему, что есть указание со стороны НКВД и ЦК ВКП(б) об отмене полета. Поликарпов ответил, что самолет готов к полету, что имеются дефекты, не опасные для полета.

12.10 – 12.40. На совещании о готовности самолета к первому полету, которое проходило в отдельной комнате за закрытыми дверями, присутствовали Беляйкин, Усачев, Поликарпов, представители НКВД.

12.50. Приехал Чкалов, со всеми поздоровался, открыл шкафчик и молча начал переодеваться в летное обмундирование. Беляйкин пригласил представителя НКВД и Чкалова в отдельную комнату и сказал, что есть распоряжение ЦК ВКП(б) об отмене полета.

На Центральном аэродроме собрались:

- От Наркомата Оборонной Промышленности
- Начальник 1 Главного управления Беляйкин,
- Начальник отдела Горбунов,
- Начальник отдела Леонтьев.

От НКВД

– и.о. начальника 1 отдела Главного Экономического Управления (ГЭУ)

Гагкаев,

- пом. начальника 1 отделения 1 отдела ГЭУ Холичев,
- зам. начальника 1 отделения 1 отдела ГЭУ Шитов.

От завода № 156 НКОП

- Директор Усачев,
- Технический директор завода, Главный конструктор Поликарпов,
- зам. Главного конструктора Томашевич,
- Ведущий инженер самолета И-180 Лазарев,
- Начальник ОТК Яковлев,
- Начальник Летно-Испытательной Станции полковник Порай,
- Старший военный представитель полковник Бровка,
- ведущие инженеры подразделений,
- шеф-пилот, летчик-испытатель Чкалов.

Об испытании самолета И-180 и его первом полете 12 декабря в 11 часов дня лично Наркомом Внутренних Дел Берия были информированы письмами с грифом «совершенно секретно» Сталин, Молотов, Ворошилов.

13час.15 мин. Около ангара техник Куракин разогрел мотор самолета. Чкалов с парашютом садится в самолет, рядом с которым находились Усачев, Поликарпов, Томашевич, представители НКВД. Полковник Порай подошел к директору завода Усачеву: «Как же вы осмелились про-

изводить полет, не поставив меня в известность как начальника ЛИСа, не оформив всю документацию и не подписав приказа на первый вылет?» Усачев ответил, что **подпишет после (!)**.

Таким образом, 12 декабря 1938 года на 13 часов 15 минут существовал лишь один технический документ на первый полет самолета И-180 – это акт, подписанный техническим руководством завода, согласованный с Главным конструктором. **Не было основного – приказа директора завода на первый полет, не было полетного листа.** Кроме этого существовало **устное предупреждение** от НКВД и ЦК ВКП(б) о запрещении первого полета самолета.

13 час. 30 мин. На старте Чкалов остановился около стартера. Стартер поднял флаг, разрешающий полет. Чкалов дал газ и пошел на взлет. Пробежав 200-300 метров, самолет остановился, повернул назад и стал рулить к ангару. Чкалов вылез из самолета и сказал Лазареву, что «у него первый случай, когда на взлете ломается управление газом». «Если бы не поломка тяги, я бы показал, как самолет летает», – сказал затем Чкалов Соловьеву. Эти фразы Чкалова подчеркивают, что **совещание принято решение произвести первый полет самолета.** Усачев подошел к самолету, приказал быстро сделать тягу, чтобы можно было еще успеть произвести повторный вылет. Все производственники заявили, что для ремонта тяги надо не менее 3-4 часов. Тогда он дал распоряжение сливать горючее, самолет ставить в ангар и подготовить самолет утром для первого полета.

14 час. 10 мин. Все присутствующие на аэродроме руководители разъехались.

Восемь руководящих работников различного ранга завода, наркомата и НКВД **устно** поставлены в известность о запрещении ЦК ВКП (б) и НКВД 12 декабря первого полета самолета И-180. Знали они и о том, что НКВД слов на ветер не бросает. Однако, проводят совещание за закрытой дверью для обсуждения вопроса – запретить или разрешить первый вылет? Естественно – запретить! Этот вопрос решается просто. Усачев дает команду слить бензин и поставить самолет И-180 в ангар.

Но принимается решение о проведении первого полета. Усачев выполняет прямое указание провести первый полет. Беляйкин, Томашевич, при молчаливом согласии Поликарпова и НКВД настаивают на проведении первого полета. Чкалов был готов на полет.

Почему ситуация, возникшая 12 декабря на обычном опытном авиазаводе № 156, вызвала «взрывной» интерес НКВД к первому полету самолета И-180 конструктора Поликарпова?

На первой сессии Верховного Совета СССР в 1938 году Сталин сказал: «Должен признаться, что я люблю летчиков. Если я узнаю, что какого-нибудь летчика обижают, у меня прямо сердце болит. За летчиков мы должны стоять горой».

В конце 1937 году Сталин понял, что развитие авиационной промышленности застопорилось. Правительством был выработан **особый план.** Частично о нем рассказал **Молотов.** На вопрос: «Почему были арестованы Туполев, Стечкин, Королев?» – он ответил так: «Много болтали лишнего. Туполев из той части интеллигенции, которая очень нужна советской власти. Но в душе они против, они дышали этим, и вот найден способ, как этим делом овладеть. Туполеви посадили за решетку, чекистам приказали: обеспечивайте их самыми лучшими условиями. Кормите пирожными, но не выпускайте. Пускай работают, конструируют нужные стране вещи – военные».

На заводе № 156 готовились к организации Центрального Конструкторского Бюро 29 (ЦКБ -29) НКВД, или «туполевской шараги». К 1939 году в ЦКБ-29 находились почти все крупнейшие авиаконструкторы, организаторы производства, разработчики авиационного вооружения и многие другие. Всего более 150 специалистов авиастроения.

В Политбюро была своя «центристская» группировка, которая принимала все основные решения и проводила их в жизнь через остальных

членов и кандидатов в члены Политбюро – Сталин, Молотов, Ворошилов и «карающий меч партии» НКВД – Берия.

Был ли Берия инициатором устранения Чкалова? Наверное – нет. 25 ноября 1938 г. указом Президиума Верховного Совета СССР Ежов был отстранен от должности Наркома ВД СССР. В этот же день Берия был назначен Наркомом ВД СССР. 3 декабря Сталин утвердил назначение Берия Наркомом Внутренних Дел, член ЦК ВКП(б), потенциальный кандидат в члены Политбюро. Чкалов ему не мешал.

Безопасность первого и последующих испытательных полетов обеспечивали главный конструктор и технический директор завода Николай Николаевич Поликарпов и директор завода № 156 Михаил Александрович Усачев.

Но был самый главный письменный документ на первый полет, о котором никто из присутствующих не мог знать, – это секретные письма Берия, полученные в **11 часов Сталиным, Молотовым, Ворошиловым**, о том, что **12 декабря в 12 часов дня летчик-испытатель Чкалов пойдет в первый полет на самолете И-180 и что Берия через своего источника подтверждает возможность катастрофы самолета И-180 в воздухе.**

Какая реакция первых лиц государства на письменное предупреждение Берия?

Сталин. Запись секретаря 12 декабря: утром – «От тов. Берия»; днем – «Тов. Берия сообщил по телефону, что опытный полет самолета сегодня не состоялся. Логинов». Следует заметить, что **письмо было прочитано Сталиным и носило его пометки карандашом.**

Ворошилов. Запись секретаря – «Полет сегодня отменен, Исаев. 12.12.38 г». Резолюция Ворошилова: «Запросить т. Кагановича М.М. КВ. 13.12.38 г.»

Следовательно, Сталин, Молотов и Ворошилов дали «молчаливое» согласие, т.е. соучастие, на акцию Берия – первый полет самолета И-180, которая могла привести к катастрофе самолета и к возможной гибели летчика-испытателя Чкалова.

Что делать НКВД-Берия? Ждать, потому что есть **«ряд чрезвычайно серьезных, опасных для полета недоработок, не отмеченных в ведомостях».**

В ночь тяга не была установлена, так как она еще несколько раз ломалась и переделывалась. Конструкция была неудачна.

14 декабря. Погода была нелетная, туман и снег. С утра приехал Усачев, всех ругал, гонял и приказал готовить самолет к полету. Чкалова на аэродроме не было. Вечером техническое руководство завода подписало «Акт о готовности к первому полету самолета конструкции тов. Поликарпова, в котором утверждается, что «Дефекты, указанные в прилагаемой дефектной ведомости от 11.12.38 г. за подписью вышеуказанных товарищей не могут служить препятствием для первого вылета. Самолет готов к первому полету». Поликарпов подписывается под фразой: «С содержанием настоящего акта согласен». Директор завода Усачев выпускает Приказ по заводу о выпуске самолета в первый полет. Порай получает метеосводку на 15 декабря: ясная погода, но сильное похолодание до –25 С.

15 декабря. 10 часов. Из показаний свидетелей взлета и полета самолета-180 под управлением летчика-испытателя Валерия Чкалова.

Полковника Порай, начальник ЛИСа: «Часов около 10 на аэродроме был Чкалов, зашел ко мне, я ему доложил о температуре, он мне ответил: «а мне надо будет летать не более 5 минут». Поехал на старт проверить разбивку старта. Посадка была со стороны Хорошевского шоссе и проходила через цементную дорожку. Пришел в летную комнату, где были Чкалов, Усачев, Поликарпов и доложил о температуре воздуха. Усачев

ответил, что ничего, полет будет длиться несколько минут. После этого я подписал **полетный лист № 3**, который был предложен Чкалову. Он его подписал, что читал и задание знает. Самолет был вывезен из ангара, в 10.30 был заправлен горючим, мотор подогрет и в 12.20 запустился сжатым воздухом. После прогрева работал ровно».

Козлов Иван Фролович, начальник летной части 8-го отд. ЦАГИ: «Чкалов вырулил на старт. Самолет стал разбегаться и примерно через 10-15 секунд был в воздухе, сделав один круг и половину второго круга, при этом набрал высоту 500-600 метров. Примерно в это время он был над аэропортом, откуда начал **плавное планирование** в направлении радиостанции, над которой, сделав левый разворот на 90 градусов, **продолжал планировать** и на высоте примерно 100-135 метров, сделав последний разворот, вышел в направлении посадки самолета. В этот момент, когда самолет закончил последний разворот, было такое впечатление, что **самолет как бы уменьшил угол планирования, а затем перешел на более крутое планирование**».

Вот начало катастрофы. «После этого самолет скрылся за строениями. Больше ничего я не видел, а тут же дал распоряжение летчику Шиянову вылететь на самолете «Нортроп» и осмотреть место посадки самолета И-180, который после осмотра доложил, что самолет И-180 лежит разломан на несколько частей».

Поликарпов Николай Николаевич: «Я видел весь полет В.П.Чкалова и, вплоть до последнего разворота, полет мне представлялся совершенно нормальным. После первого круга В.П. пошел на второй круг, видимо, не отметив во время первого круга каких-либо опасных явлений. После выхода самолета на прямую к посадке, за 1 км до аэродрома на высоте около 100 метров, самолет развернулся влево и скрылся за постройками. По-видимому, причины катастрофы выявились в этот момент... Я не получал никаких указаний о недопустимости или опасности столь холодной погоды... Руководствуясь изложенным, я не предпринял активных действий к приостановке приказа директора завода... Крылья и органы управления не дают данных о их неисправности: самолет весь дошел до земли, т.к. нет данных о том, что с него что-либо оторвалось еще в полете».

Показания свидетелей катастрофы самолета: **Широков П. В.** бригадир автобазы, **Петренко А.С.** сменный механик автобазы Мосжилгостроя.

Широков: «... над двором базы появился самолет красного цвета, который летел с юга на север. Над территорией двора автобазы самолет находился на высоте не более 13-25 метров. Работы мотора слышно не было, пропеллер тихо вращался. Вначале самолет летел параллельно земле и при повороте влево на запад накренился также влево, т.е. левое крыло стало ниже правого. При повороте влево самолет начал снижаться еще быстрее, и в этот момент он своим левым крылом задел электрическую сеть, напряжением в 250 вольт. Провода в количестве трех оборвались, а самолет правым своим крылом – ближе к фюзеляжу, ударился об электрический столб на расстоянии от земли 3-4 метра, хвостовая часть сразу же отделилась, самолет упал на кучу отбросов строительного материала...»

Петренко: «...15 декабря 1938 года над нашим гаражом появился самолет. Летел он очень низко, мотор не работал, но пропеллер вертелся и видно, что самолет планирует. Здесь же над площадкой Магистральный проезд, д. 13, самолет стал разворачиваться и пошел в направлении дороги по Магистральному проезду, и в это время задел за столб (для электропроводов) правым крылом, самолет резко повернул вправо и ударился левым крылом о крышу сушилки. После этого самолет врезался в кучу досок, находящихся около столба. После удара хвост от самолета оторвался и улетел к забору... Я увидел, что около забора рядом с хвостом вниз лицом лежит летчик...»

Следует отметить, что из текста показаний свидетелей Широкова и Петренко изъяты моменты, связанные с их действиями с разбившимся летчиком и участием в этой ситуации работников НКВД.

Приемная Покоя Боткинской больницы. Опись документов, обнаруженных в одежде Героя Советского Союза В.П. Чкалова, доставленного в Приемную покоя 15.12. 1938 года в 13 часов 35 минут на 2-х листах. Приняли: дежурный хирург Марков. Медсестра Свиридова.

Отсутствует врачебное заключение о смерти В.П.Чкалова, которое не удалось получить!

Комиссия, назначенная Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) по расследованию катастрофы самолета И-180: «Отказ мотора произошел в такой момент полета, когда благополучный исход его, без работающего мотора был невозможен (низкая высота, отсутствие площадок). **Судя по обстановке катастрофы летчик до последнего момента управляя самолетом и пытался сесть и сел вне площади, занятой жилыми домами».**

БЕРИЯ тов. СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, ВОРОШИЛОВУ, КАГАНОВИЧУ

Сегодня, 15-го декабря 1938 года в 12 часов 58 минут новый самолет – скоростной истребитель И-180 конструкции инженера Поликарпова, пилотируемый Героем Советского Союза комбригом тов. Чкаловым, пошел в первый испытательный полет. Примерно через 10 минут после взлета самолет потерпел аварию. При аварии погиб Герой Советского Союза тов. Чкалов, который был доставлен в Боткинскую больницу уже мертвым. Самолет разбит. При падении упал на гору лесоматериалов дровяного склада Мосжилгосстроя.

Краткое сообщение руководства завода № 156 о катастрофе самолета И-180 на имя Сталина и Молотова.

Самолет обнаружен на территории дровяного склада (Магистральная ул., д. № 13) возле Хорошевского шоссе. Самолет при снижении зацепил и оборвал провода на территории склада и, развернувшись, врезался в кучу дровяных отходов. При ударе т. Чкалова выбросило вперед на 10-15 метров вместе с хвостовой частью фюзеляжа, управлением и сидением. Передняя часть самолета разбита. Пожара не было.

Е.Гинзбург («Как это было», 1 канал, 1994 г.). «В 15 часов всех участников подготовки и свидетелей полета И-180 собрали вместе, рассадили по отдельным комнатам и заставили давать письменные показания. Получилось так, что мы оказались в одной комнате с Поликарповым. Когда мы закончили писать свои объяснения, нас всех, человек 25-30, собрали в приемной. Вызывали по очереди. Сначала в первую, «летную» комиссию, а потом во вторую, «политическую». Ее возглавлял Меркулов, за меститель Берия. Те, кто после первой комиссии попадали к Меркулову, обратно уже не возвращались. «Черный ворон» их уже поджидал внизу на аэродроме. Моя очередь подошла только в 3 часа ночи, после 12 часов тягостного ожидания. Скажу только одно: до этого у меня, молодого человека, волосы были черными, как смоль, а с комиссии я уже вышел с седыми висками».

Комиссия произвела в **ЦИАМе** осмотр и частичную разборку мотора М-88, привезенного с места катастрофы самолета И-180 15.12 с.г., и установила, что вероятной причиной отказа мотора в полете является плохая приемистость вследствие переохлаждения головок цилиндра и плохого подогрева воздуха, входящего в карбюратор..., смят кок со следами удара о каменистую почву.

18 декабря 1938 года Берия направляет Сталину протокол допроса арестованного Усачева, бывшего директора завода № 156, протоколы допросов свидетелей Волковой Т.В. – ведущего инженера по новым самолетам завода № 156. в том числе и И-180, Лазарева Н.В. – вед. инженера зав. №156, Гендина З.М. – вед. инженера ОКБ зав. № 156, Томашевича Д.А. – зам. Главного конструктора зав. № 156.

Протокол допроса Волковой отсутствует и судьба ее неизвестна!

Допрос Усачева проводил лично нарком Берия, комиссар Государственной Безопасности 1 ранга. Берия сказал Усачеву, что следствие располагает документальными данными о его враждебной деятельности, приведшей 15 декабря к гибели Героя Советского Союза Чкалова при первом полете на самолете И-180. Берия попросил ответить прямо на поставленный вопрос: кто дал задание устроить катастрофу и убить Героя Советского Союза Чкалова?

Опять катастрофа, но уже 15 декабря, и Берия при этом вводит новые выражения – «дал задание» и «убить Героя Советского Союза Чкалова».

Усачев ответил, что такого задания ему никто не давал. Берия напомнил, что 14 декабря начальник летной станции Порай был предупрежден метеорологической службой о резком похолодании 15 декабря. Усачев ответил, что полет самолета И-180 на 15 декабря был санкционирован Наркомом Оборонной Промышленности Михаилом Моисеевичем Кагановичем. Берия спросил Усачева о том, почему они все же пустили самолет в полет, несмотря на то, что имели предупреждения от НКВД, знали об указании ЦК ВКП(б) о приостановке опытного полета 12 декабря.

Берия опять делает акцент на не состоявшийся первый полет 12 декабря.

Усачев ответил, что было предупреждение о том, что самолет надо тщательно посмотреть, а чтобы не выпускать в полет 15 декабря – такого задания он не получал.

При допросах Томашевич отметил, что самолет И-180 на 12 декабря был действительно готов к полету, но статических испытаний не прошли почти все основные агрегаты самолета? На вопрос – можно ли выпускать в полет самолет, который не прошел статических испытаний? – Томашевич: «По существующим правилам, утвержденным Наркоматом Оборонной промышленности о проведении статических испытаний до полетов, самолет И-180 в полет выпускать нельзя».

Нам осталось ознакомиться с одним официальным документом, имеющим прямое отношение к катастрофе 15 декабря 1938 г. Это заключенные экспертной комиссии 1955 года.

Несколько слов предыстории. 1953 год. Смерть Сталина. XX съезд партии. Разоблачение Хрущевым культа Сталина. Неугасаемая популярность Чкалова стала беспокоить Хрущева (75-летие со дня рождения Чкалова, председатель торжественного заседания – первый космонавт Юрий Гагарин) и он предложил Правительству СССР в 1955 году пересмотреть материалы катастрофы в 1938 году самолета И-180 и гибель летчика-испытателя Чкалова. Постановлением Главной военной прокуратуры по делу Усачева, Беляйкина и Порай, была создана экспертная комиссия в составе: председатель комиссии Герой Советского Союза генерал-полковник авиации М.Громов, члены комиссии Тер-Маркарян и Кононенко. На разрешение экспертизы были поставлены следующие вопросы: 1. Причина катастрофы самолета И-180, испытываемого 15 декабря 1938 года В.П.Чкаловым. 2. Кто являлся ответственным за вылет опытного самолета И-180. Можно предположить, что перед комиссией была поставлена задача несколько изменить причины катастрофы, сместить акцент ответственности лиц.

Заключение экспертной комиссии от 8 июня 1955 года превзошли все предположения. Разница в формулировках Заключения и Акта весьма существенная. Например, экспертная комиссия в 1955 г. написала: «Наиболее вероятной причиной вынужденной посадки самолета следует считать отказ мотора в результате его переохлаждения...». Правительственная комиссия в Акте 1938 г. записала: «Причиной вынужденной посадки комиссия считает отказ мотора в результате его переохлаждения и ненадежной конструкции управления газом». Далее. Экспертная комиссия 1955 г.: «Переохладив мотор на планировании, Чкалов не смог

воспользоваться им и, не дотянув до аэродрома, приземлился на посадку». Правительственная комиссия 1938г.: «Судя по обстановке катастрофы, летчик до последнего момента управлял самолетом и пытался сесть и сел вне площадки, занятой жилыми домами».

Г. Байдуков. «Мне кажется, что если бы Чкалов врезался в крышу последнего барака, дело могло окончиться тяжелой аварией, но летчик остался бы жив. Чкалов был благороден до последней минуты жизни, пытаясь не врезаться в жилые постройки».

Ворошилов на Акте комиссии от 17 декабря 1938 года жестко написал – «Слабо». Почему «Слабо»? Слабо потому, что совершенно не показана и, самое главное, не доказана виновность летчика-испытателя Чкалова в своей гибели.

В Заключение экспертной комиссии эта мысль нашла письменное подтверждение: «Ответственными за вылет «И-180» являются главный конструктор Поликарпов Н.Н. и летчик-испытатель Чкалов В.П.»

А как же Усачев, Беляйкин, Порай? Ведь они были осуждены.

Экспертная комиссия 1955 г. оправдала их. **Не юридически, а обвинительно.** «Усачев М.А., Беляйкин С.И. и Порай В.М. не смогли бы запретить вылет В.П.Чкалова на самолете И-180, т.к. необходимо учесть, что Чкалов и Поликарпов пользовались таким авторитетом, что их решение о вылете едва ли кто смог отменить!»

Были представлены и рассмотрены 26 страниц копий рассекреченных архивных документов 1937-39 годов, 45 страниц технической документации самолета И-180, главного конструктора завода № 156, ЦАГИ, 37 страниц показаний свидетелей 1938 года первого полета самолета И-180, компьютерная графика всего полета и последнего виража самолета И-180, показания двух свидетелей 1938 года катастрофы самолета и гибели Чкалова, показания врачей приемного покоя Боткинской больницы, Заключение судебной экспертизы гибели Чкалова, газеты «Правда» от 15-18 декабря 1938 года, материалы Российского Государственного архива кино-фото документов г. Красногорска, архив семьи В.П.Чкалова.

Опытный мотор М-88 № 87606 завода № 29 с двумя бензопомпами был конструктивно доработан КБ завода № 156 с одной бензопомпой и поставлен на самолет И-180. Конструкция управления нормальным газом мотора М-88, разработанная КБ завода № 156, не обеспечивала прочностных характеристик и требовала другого конструктивного решения. В своих показаниях Томашевич уточнил: «... В дальнейшем надо не на опытном самолете, а на стенде построить кинематику карбюратора». Мотор проработал только 6 часов 37 минут, из них из них на заводе № 29 – 4 часа 30 минут. Серьезные коррективы внесли погодные условия. Мороз – 24,4 градуса. На самолете отсутствовали жалюзи. Самолет не был готов к полету в таких условиях. Официальные испытания на стенде мотора М-88, проведенные в **мае 1939 года**, подтвердили: «Отсутствует приемистость с малого газа при различном тепловом состоянии, т.е. при быстром перемещении рычага управления мотором с малого газа (малые обороты) на увеличение оборотов (при даче газа), независимо от температурного режима, **мотор М-88 останавливался**». Е.Гинзбург в журнале «Воздушный транспорт» № 32, август 1998 г. отметил: **«Итак, всем было ясно, что причиной катастрофы стал отказ двигателя...»**. Опытный самолет И-180 не прошел наземных испытаний. Самолет И-180 имел конструктивные и летные отличия от самолета И-16, которые могли проявиться только в первом полете при планировании. Поставленный 3-х лопастной винт с изменяемым шагом (ВИШ-23) был зафиксирован в положении с наименьшим углом, т.е. площадь торможения от лопастей винта И-180 при неработающем двигателе в 4-5 раз больше, чем в И-16. Шасси самолета были законтрены.

Показания восьми свидетелей взлета и двух кругов полета самолета И-180, в том числе Поликарпова, говорят о нормальных режимах по-

лета. После последнего поворота самолета на высоте около 100 метров и выходе его на прямую посадку, неожиданно резко повернула влево и скрылся за строениями. Разработанная компьютерная графика всего полета и последнего виража самолета И-180 по показаниям свидетелей катастрофы и гибели летчика позволили восстановить подлинную картину катастрофы. Следует отметить, что из Акта комиссии были изъяты 11 фотографий места катастрофы самолета (фотографии места катастрофы являются обязательными документами в Акте, т.к. дают объективную картину положения самолета и пилота). Мотор М-88 заглох внезапно и в такой момент полета, когда летчик-испытатель Чкалов уже не смог повлиять на благополучный исход, – низкая высота, отсутствие площадок для вынужденной посадки.

В средствах массовой информации прошлых лет среди некоторых историков авиации проскальзывала фраза о виновности летчика-испытателя Чкалова в катастрофе самолета И-180 15 декабря 1938 года.

Отвечают ученые и летчики-испытатели.

Иван Петров, начальник ЦАГИ, участвовавший в 1930 годах в правительственных аварийных комиссиях, отмечал стремление объяснить все летные происшествия упрощенно.

Академик Г.П.Свищев, бывший начальник ЦАГИ, очевидец катастрофы самолета Ту-144 в июне 1973 года и участник работ аварийных комиссий: «Истинную причину той катастрофы вы никогда не узнаете. Не знаю ее и я».

Анатолий Квочур, Герой Российской Федерации. «Летчик-испытатель априори уже виновен – как только он стал летчиком-испытателем. Причем, ошибка пилота – это сложнейшая функция, которая до сих пор исследуется».

Михаил Громов, Герой Советского Союза. «Самое опасное, это отказ материальной части, незапланированный, непредвиденный. Просто летчик понимает в такой ситуации опасность того, на что он уже не может влиять».

Юрий Гарнаев, Герой Советского Союза. «Самое опасное – это отказ двигателя».

Герой Советского Союза Степан Микоян. «Как бы то ни было, говорить об ошибках летчиков, наверное, можно всегда. А вот слово «вина» применять вряд ли правомерно».

Были ли у Чкалова сомнения? И как могло быть иначе после стольких отказов на самых разных самолетах – иногда нелепо случайных, иногда естественных, объяснимых, иной раз и удивительно подозрительных, столько раз ставивших его в безвыходное положение. И каждый раз выше сомнений, выше дум о себе оказывалось понимание летчика-испытателя важности предстоящей работы.

Валерий Чкалов. «Я через собственные ошибки нащупал правильный и единственный путь, по которому может и должен идти летчик – рисковать собой и машиной только тогда, когда это действительно нужно в интересах дела».

Трагическое 15 декабря можно закончить воспоминанием жены летчика-испытателя Ольги Эразмовны Чкаловой: «Было около двух часов дня. Дома с детьми пообедала и занялась работой: стала разбирать почту и готовить ответы на многочисленные письма избирателей на имя Валерия Павловича, депутата Верховного Совета. Часто звонил телефон. Спрашивали Валерия Павловича. Я неизменно отвечала: «Его нет. Придет сегодня поздно». Валерий Павлович предупредил меня еще утром, что он с аэродрома поедет к скульптору И.А.Менделевичу. Иногда мне казалось, что без причины спрашивали о моем самочувствии, По-видимому, многие уже знали о трагедии... Не знала я... Его уже не было. Раздался звонок. Вошел летчик, сын Василия Ивановича Чапаева (мы жили в одном доме). В разговоре с ним я насторожилась, мне показалось, что он чего-то не договаривает. И не договорил. Видимо,

не хватило мужества довести разговор до конца. Ушел, оставил меня в страшно беспокойном состоянии. Зародилось смутное подозрение, но я отталкивала его от себя. Снова телефон. Беру трубку. Сотрудница аэродрома, которую я хорошо знала, сказала коротко: «Здравствуйте, я к вам сейчас приеду». Тревога усилилась, уж не случилось ли чего? И когда она вошла, мысль моментально созрела. Я бросилась к ней: «Разбился?» Она опустила голову. Ноги мои стали словно ватными, подмялись, я упала на диван. «Разбился» – сверлило в мозгу. Слез не было, Потом силы оставили меня.

Вечером этого дня пришли четверо мужчин в летных черных кожаных пальто. Кто они, не помню. Увидев, что я не рыдаю, не бьюсь в истерике, они по-деловому заговорили о похоронах. Я с ужасом и теперь вспоминаю об этом. А тогда я была безучастна ко всему, что делалось вокруг.

Приходили, уходили люди. Что-то говорили, выражали сочувствие. Я молчала. Что я могла сказать. Разве я могла тогда четко мыслить. Я понимала только одно: я должна найти в себе силы. Ведь во мне теплилась жизнь нашего ребенка. Это все, что осталось после него...»

Впервые широкому кругу читателей были представлены документально подтвержденные реальные события 12 и 15 декабря 1938 года на Центральном аэродроме, связанные с катастрофой самолета И-180 и трагической гибелью летчика-испытателя Героя Советского Союза Валерия Чкалова (*В.В.Чкалова, «Валерий Чкалов», 2004г., документально-публицистическая повесть.*)

2013 год, 20 апреля, 20 часов 20 минут скоропостижно скончалась Валерия Валериевна Чкалова – гарант чести и достоинства своего отца – Валерия Павловича Чкалова.