

16 декабря 1938 года страна погрузилась в скорбь. Первые страницы центральных газет вышли опоясанными жирными чёрными рамками. Страшная весть мгновенно распространилась по всей стране. У газетных киосков выстроились очереди. С напечатанных фотографий на читателей смотрело знакомое лицо. Газета «Правда» сообщала:

...Погиб великий лётчик нашего времени, имя которого являлось синонимом героизма и мужества. Валерий Чкалов был храбрейшим из храбрых. Среди советских лётчиков он пользовался громадным уважением как несравненный мастер своего дела. Среди всего советского народа он пользовался широчайшей известностью и любовью как народный герой...

Из подробностей было известно одно, что днём раньше лётчик погиб «при испытании нового самолёта».

Что это был за самолёт и подробности происшедшего стали известны лишь через многие годы.

Попробуем в мелочах восстановить события тех дней. Тем более потому, что со временем эти подробности наслоились слухами и домыслами. Верховодить стала версия об убийстве Чкалова: мол, авария самолёта, на котором он летел, была специально подстроена. Но так ли это?

Известно, что расследованием аварии в разные годы занимались несколько комиссий, но ни одна не нашла следов преднамеренного убийства лётчика. Всё было списано на неустранённые дефекты новой машины, за что и пострадали многие ответственные работники авиационного завода.

Начнём издалека. Годом раньше Сталин собрал в Кремле всех авиационных конструкторов на секретное ночное совещание. Это был узкий круг, многие конструкторы были арестованы и трудились в «шарашках», приспособленных для работы.

Сталина беспокоила ситуация с истребителями, сложившаяся на воздушных фронтах в Испании, где сражались советские лётчики-добровольцы. От их имени на секретном совещании выступил командир эскадрильи лётчик Анатолий Серов, имевший псевдоним Родриго Матеу. На его счету было 8 сбитых самолётов врага.

Сталин уже знал, что советские самолёты И-16, посланные в Испанию, значительно уступали немецким «мессершмиттам». Об этом говорил и лётчик Серов. Он начал доклад деловито и обстоятельно, но сбился на панические нотки. Сталин слушал, не перебивая лётчика, давая создателям самолётов проникнуться тревожной обстановкой, и, наконец, жёстко потребовал от них «положить конец истреблению лучших кадров советской авиации в небе республиканской Испании».

Наступило тягостное молчание. Нетрудно было догадаться, что у советской авиации не было ни одного истребителя, готового противостоять поставляемым в Испанию немецким машинам.

Пауза затянулась. Молчание стало тревожным и тягостным. Наконец его нарушил голос авиаконструктора Поликарпова. Он заявил, что «попытается вывести истребительную авиацию из прорыва».

– Значит, вы считаете, что можно в этом важном деле на вас положиться? Вы уверены в успехе? – спросил Сталин.

– Мы сделаем все возможное, товарищ Сталин! – ответил конструктор.

Год как в обстановке полной секретности и в специально отведенной выгородке на авиазаводе № 156 лучшие конструкторские силы ОКБ Поликарпова колдовали над новым самолетом.

К ноябрю 1938 года самолет стал реальностью. К испытанию первенца готовился лётчик-испытатель Валерий Чкалов. Он досконально изучил конструкцию самолета, познакомился с процессом его изготовления.

«Чкалов постоянно мешал работать, часами сидя в машине и под ней и расспрашивая, что к чему», – вспоминал потом один из мотористов-механиков, готовивших самолет к испытаниям.

17 ноября 1938 года лётчик-испытатель Герой Советского Союза Валерий Чкалов получает разрешение на краткосрочный отпуск. Наступило межсезонье: ни зима, ни осень. Туманы, дожди, снежок, слякоть... Аэродром закрыт. Метеорологи погоду не дают.

Отдых был кстати. Лето выдалось рабочим, и он лишь урывками выбирался с семьёй на дачу в Серебряный бор, а вот на своей любимой Волге так и не побывал. К тому же и депутатские дела подталкивали. Надо бы встретиться с избирателями. В этом отношении Чкалов был обязательным человеком. И вот есть повод и время.

В конструкторском бюро договорился с Поликарповым: «Нужен буду – вызывайте».

Новый истребитель был почти на выходе. Так что плохая погода была кстати, помогала доделать машину. Вывоз её для испытаний откладывался.

Даже не верилось, что всего за год создали новый самолёт.

В Горький Чкалов приехал без лишнего шума и сразу же с вокзала поспешил к сестре Софье, семья которой жила неподалеку.

Через пару дней он уже выступал на собрании стахановцев. Вечером заглянул к старому товарищу отца врачу Постникову. Потом поехал к брату Алексею.

21 ноября. Давайте запомним эту дату. Она нам пригодится.

В этот день он с другом детства, а сейчас директором ленинградского завода Павлом Волковым, заглянули в редакцию газеты «Горьковская коммуна». Тут их и «застукал» прибежавший с задания фоторепортер Нисон Капелюш. Он с Чкаловым давно был в приятелях. Друг друга они называли по имени, правда, Чкалов несколько переименовал труднопроизносимое имя Капелюша и звал его Анисимом.

– Вот так, Валерий, посиди, сейчас я тебя щелкну! Газету только раскрой, почитай!

Чкалов отпускал шуточки в адрес фотографа, а тот суетился со своей «лейкой», будто подначки его и не касались.

– Валерий, еще просьба. В шинели я тебя не снимал. Придется идти на улицу.

– Анисим, уймись, дай газету почитать!

– Потом, все потом...

Они вышли на улицу, прошли в садик, где было безлюдно. Шел небольшой снежок. Он опушил деревья, прикрыл тропинки.

Чкалов не знал, куда деть руки. Засунуть в карманы – несолидно, военный все-таки.

– Анисим, ну подскажи, что ли.

– Пройдись по тропиночке. Так. А теперь иди на меня. Руку в шинельку... Так, хорошо!

– Ладно, уймись, хватит.

Погода была хорошей, снег делал снимки графичными, и фотографу было жалко отпускать такую модель. Он сделал еще несколько кадров.

Нисон Михайлович Капелюш, рассказывая о своих встречах с Чкаловым, признавался, что очень любил его снимать. У Валерия Павловича было живое лицо, он был азартен в разговоре и очень подвижен. Не надо было специально выстраивать кадр: поднял «леечку» – и щелкнул.

Этот снимок, сделанный в детском сквере на улице Свердлова в Горьком, стал последним в жизни летчика.

Нисон Михайлович сокрушался, что не принял предложение Чкалова махнуть в Василево. Чкалов приглашал его на охоту.

– Вот где кадры-то будут. Зайчишек погоняем...

Знать бы тогда, но кто же думал о плохом...

Туда, в родное Василево, а вернее, уже в Чкаловск, пришла телеграмма. Датирована она 1 декабря.

Все готово. Ваше присутствие срочно. Ждем.

Только он знал, о чем идет речь в телеграмме. Прощаясь, обещал матери следующим летом погостить подольше.

2 декабря 1938 года он уже был в Москве.

Через пять дней самолет с индексом И-180 был вывезен на аэродром. В дефектной ведомости было зафиксировано около 100 недоделок.

Много позже, когда этот факт будет рассекречен, он станет поводом для сенсационных газетных публикаций. И возникнет главный вопрос: как такую сырую машину могли допустить к испытаниям?

В мемуарах опытных лётчиков-испытателей той поры можно прочесть, что множественное количество недоделок их не особенно смущало. Конечно, если бы недостатки были серьёзными, то никто бы машину в небо не выпустил. Под документом о первом вылете ставят свои подписи многие ответственные лица, для которых, случись что, он становится приговором.

Для КБ Поликарпова первый вылет новой машины был важен. И в первую очередь дело касалось финансов. И-180-й, оторвавшись от земли, автоматически переходил в другой рабочий график: заканчивался период конструирования и строительства самолёта и начинался период его испытаний и доводки.

Для завода – это премии.

Для Чкалова – работа на следующий год.

А вот теперь коснемся психологического состояния лётчика, готовившегося поднять самолёт в небо. Этот факт из биографии Чкалова долгое время оставался почти не замеченным.

От нас всегда были скрыты документы расследования катастрофы И-180-го и гибели Чкалова. Гриф секретности с этих документов сняли, и то, видимо, не со всех.

А в них отмечено, что Чкалов в дни подготовки к полёту был раздражён и не походил на себя.

В рассекреченных документах сохранилось письмо бывшего начальника лётно-испытательной станции В. Порая, написанное им 15 марта 1940 года из мест заключения:

В последнем полете Валерий Павлович (Чкалов) проявил горячность, о которой многие помнят... он кричал на Яковлева (начальник ОТК завода. – *Авт.*), называя его саботажником». Яковлев отказывался подписывать документы на первый вылет и был «против такой спешной подготовки самолета.

В том же письме есть фраза, которую В. Порай зачеркнул, полагая, что это личное и к делу не относится: «Все мое товарищеское отношение к Валерию было направлено на его воздержание от ненужного удалства...»

10 декабря 1938 года директор завода № 156 Усачев приказал готовить самолет к первому полету.

В нашем повествовании мы упустили одну важную деталь: приближался день рождения «вождя народов» Иосифа Виссарионовича Сталина. К этому дню было принято всенародно дарить подарки.

Народный комиссар оборонной промышленности М.М. Каганович позаботился о подарке еще 16 августа, определив приказом срок сдачи самолета И-180 испытателям 20 декабря, за день до дня рождения.

Полётное задание № 1 на первый вылет было крайне скромным и осторожным: «Первый вылет без уборки шасси, с ограничением скоростей, согласно указаний гл. конструктора завода тов. Поликарпова Н.Н.»

Оговаривался маршрут – Центральный аэродром. Это значит, что полет должен был проходить в границах лётного поля аэродрома и никаких отклонений.

Чкалов, соглашаясь с заданием, ставит свою подпись.

Полет назначен на 15 декабря.

Чкалов задумал поднять самолет в воздух на три дня раньше – 12 декабря.

И тут случилась история, которая до сих пор выглядит как загадочная.

Перед самым вылетом на летном поле появляются две легковые машины и перегораживают взлётную полосу.

Прибывшие чины НКВД взлёт запрещают. Чкалову остаётся делать только пробежки. И хорошо, что в этот день он не взлетел – выходит из строя тяга управления газом.

Чкалов бросает фразу: «Если бы не поломка тяги, я бы показал, как самолет летает».

По сути, в этот день его спас народный комиссар внутренних дел Лаврентий Берия.

Это он «сигнализировал» наркому обороны Ворошилову:

Сегодня, 12 декабря с. г. в 12 часов дня, при наличии летной погоды, самолет-истребитель И-180 должен пойти в первый опытный полет. Машину поведет Герой Советского Союза комбриг В.П. Чкалов. По мнению источника, имеющиеся дефекты могут грозить катастрофой самолета в воздухе.

Письмо он решил подкрепить действиями, выслав на аэродром машины с представителями НКВД. Предполагаемое ЧП удалось предотвратить.

В газетах эта история с машинами трактовалась по-разному: одни усматривали в ней слежку за Чкаловым, другие же подводили к тому, что Берия решил поиграть с ним в кошки-мышки, а потом устранить, создав себе алиби. Но никто не обратил внимания на некий «источник», который регулярно оповещал наркома о состоянии дел на заводе.

Разве не знали о наличии этого «источника» на заводе? Знали. Но знали и то, что победа все спишет.

Загадочным остается поведение Валерия Павловича Чкалова. Почему он был таким раздражительным? Пробивным он был всегда, но здесь уже шел на таран. Почему он торопился, пренебрегая опасностью, поднять в небо сырой самолет?

Что-то в этой истории не так. Французы, когда дело заходит в тупик, советуют поискать женщину – «шерше ля фам». Уместен ли их совет в нашем случае? Оказалось, что уместен. Была ли женщина? Была. Какую роль сыграла? Попробуем узнать.

4

Тридцать лет назад журнал «Крылья Родины» задумал провести собственное расследование гибели Чкалова. Для этого в редакцию были приглашены летчики и инженеры, знавшие Чкалова и работавшие с ним. Увы, никого из них уже нет в живых. Осталась лишь стенограмма выступлений. К ней мы и обратимся.

В стенограмме, которую читаем, есть замечания о поведении летчика. Их высказал бывший начальник сектора самолетных винтомоторных установок ОКБ Н. Поликарпова В.И. Тарасов. Он, пожалуй, первым обратил внимание на душевное состояние Чкалова и на «ту нездоровую обстановку, которая сложилась вокруг летчика».

А это «осложнившиеся отношения со Сталиным, криминальные истории во время предвыборной поездки на родину, детективная обстановка, заставившая прекратить работы на взлетной полосе 12 декабря

1938 года, необъяснимый отрыв тяги управления мотора при предполетной рулежке».

И дальше опытный специалист подводит итог: «Как бы то ни было, все это ни в коей мере не способствовало душевному равновесию пилота, так необходимому ему для выполнения всех задач первого полета на новом самолете».

А еще мы хотели поискать в этой истории женщину, которая могла добавить раздраз в настроение летчика.

Первым ее имя «озвучил» писатель Юлиан Семенов в своем романе «Отчаяние», где упоминается, в частности, о взаимоотношениях Чкалова с Евгенией Ежовой, женой наркома. «...Женя стала ежедневно встречаться с Валерием Чкаловым; он словно магнит притягивал окружающих; дружили они открыто, на людях появлялись вместе».

Трудно предположить, как бы развивались их дальнейшие отношения, но 21 ноября ее не стало. Она умерла в подмосковном санатории имени Воровского. В акте вскрытия указано: «Причина смерти – отравление люминалом». Это было самоубийство.

В санаторий она попала в конце октября. Чкалов мог навестить ее там.

21 ноября... Чкалов в это время был в Горьком. Мы просили запомнить вас эту дату. К этому дню относится и последний снимок Чкалова. Пока этот просто совпадение.

Когда он узнал о смерти человека, к которому относился неравнодушно? Возможно, еще и в Горьком. А теперь представьте его состояние, когда он вернулся в Москву. Не отсюда ли его раздражительность, несдержанность, грубость и желание что-то сделать любой ценой?

В вышедшей недавно книге «КГБ: рассекреченные судьбы» ее автор Леонид Млечин дает жене наркома такую характеристику:

Евгения Ежова, молодая привлекательная женщина, была легкомысленной особой, которая интересовалась творческими людьми. Когда-то она работала машинисткой в советском полпредстве в Берлине, потом увлеклась журналистикой, работала в «Крестьянской газете», потом стала заместителем главного редактора журнала «СССР на стройке».

Сам Ежов утверждал, что и знаменитый полярник Отто Шмидт, и писатель Исаак Бабель, автор «Конармии» и «Одесских рассказов», были ее любовниками.

Но прежде чем стать женой наркома, девушка из гомельского захолустья Евгения Соломоновна Фейнгенберг, а это ее настоящее имя, вышла замуж за слесаря Хаютина. Но жизнь была скучной, однообразной, и слесарь был брошен. Вторым ее мужем стал красный командир Александр Гладун. Он и увез ее в Москву, где началась жизнь, о которой Евгения так мечтала: шикарные платья, заграничные поездки, встречи со знаменитостями.

Но, видимо, и этого ей показалось мало. Красный командир Гладун получил отставку. Третьим мужем Евгении стал нарком Ежов. Нет, когда они поженились, он был всего лишь скромным партийным работником; она смогла разглядеть в нем будущего наркома и сделала правильный выбор. В интуиции этой женщине не откажешь. В кругу кремлевских жен она получила кличку Стрекоза, Верная любовь к Ежову продолжалась недолго.

В вихрь богемной жизни она пыталась увлечь и Валерия Чкалова. А может быть, все та же интуиция подсказывала ей, что незаурядного летчика ждет хорошая карьера и возможность новой жизни для нее.

По воспоминаниям родных Чкалова мы уже знаем, что Сталин в январе 1938 года вызывал летчика в Кремль и предлагал ему должность наркома внутренних дел. Чкалов уклонился от прямого ответа и сослался на то, что надо испытать новый истребитель, который так необходим. Сталин нехотя согласился. И, как мы знаем, больше он ему не предложит этой должности. Вот когда охладели их отношения.

Что же Стрекоза? Она вновь нацелилась на нового наркома и тоже внутренних дел, хотя об этом и не знала.

А в это время Сталин уговаривает Ежова развестись с женой и обвиняет ее перед Ежовым в троцкистском прошлом.

С весны 1938 года с Евгенией Соломоновной без видимых причин стало происходить что-то непонятное. Исчезла ее жизнерадостность. Она уволилась по собственному желанию из редакции журнала и впала в болезненную депрессию. Очевидцы вспоминают, что она ничего не делала и целыми днями слушала патефон.

В конце концов ей поставили диагноз: «астено-депрессивное состояние».

Знал ли Сталин о взаимоотношениях жены Ежова с Чкаловым? Скорее всего, знал. «Источники» регулярно докладывали о жизни московской элиты, в том числе и личной. И в этих докладах не могло не зачистить имя Чкалова. Судьбами людей распоряжается Сталин. Не стало рыжеволосой Суламифи.

Только теперь Чкалов понял, что обложен красными флажками.

Ольга Эразмовна Чкалова вспоминала, что последнее время муж спал с пистолетом под подушкой. Чего или кого он боялся? В кого он собирался стрелять: в себя, в тех, кто за ним придет?

Бурная жизнь Евгении Соломоновны Ежовой стоила жизни многим из ее окружения. Уже посмертно ее объявили английской шпионкой. Второй ее муж – Гладун – на допросах признался, что именно она завербовала его. Очередь могла дойти и до Валерия Чкалова. Кто знает, как бы сложилась его жизнь, но то, что она повисла на волоске, было очевидно.

И вот в таком состоянии ему предстояло испытывать новый самолет.

5

13 декабря 1938 года.

Всю ночь механики и представители завода в ангаре аэродрома возились с тягой управления газом, которая сломалась накануне. Конструкция ее была явно неудачной, но коренная переделка заняла бы много времени.

У механиков работа не ладилась. Они уже два раза заменяли тросы, но, как им казалось, все они были ненадежны. Их выбросили. Лишь третий трос пришелся впору. Ремонт закончили в 14.12.

А часом раньше в ангар заезжали главный конструктор Поликарпов и директор завода Усачев. Они лишь посмотрели, как идет работа.

В это время в заводууправлении шло переоформление документов. Запрета на первый вылет самолета И-180 от правительства не поступило.

Чкалов в этот день на аэродроме не появился.

В последнее время обнародованы многие документы, касающиеся подготовки нового истребителя к первому вылету. Среди них

и эта записка, составленная старшим военным представителем завода № 156 полковником Бровко:

На заводе продолжалась до последнего времени антигосударственная практика, заключающаяся в выбрасывании на аэродром, а впоследствии и в воздух, незаконченных самолетов с большим количеством недоделок и неполадок. Машины вывозились на аэродром с дефектами, с целым рядом агрегатов, не принятых в ОТК. Все это делалось под флагом ускорения выпуска машин, а в действительности получалась ничем не оправданная задержка.

Машины делали первые полеты, писался в Наркомат оборонной промышленности рапорт, а дальше – черепашими темпами шло устранение дефектов.

Самолет И-180 на аэродром был вывезен с большим количеством дефектов, отмеченных ОТК и военным представительством... Перед вылетом 12 декабря шла перебранка, ругань между работниками ОТК, директором завода, Томашевичем (зам. главного конструктора. – *Авт.*) и при молчаливом согласии Поликарпова. Все это делалось на глазах у Чкалова, что, несомненно, последнего не рвировало, и это совершенно недопустимо.

Об этом же говорит и записка ведущего инженера КБ завода № 156 Гендина:

Яковлев, начальник ОТК, все время говорил о дефектах в самолете. Усачев и Томашевич нажимали на него, кричали на него. Эти скандалы происходили 12 декабря при Чкалове. Чкалов был взволнован, говорил, что при летчике такие разговоры деморализуют его, ведут психическую обработку.

И это плюс к тому, что у Чкалова уже было на душе.

Из этих перепалок он мог хоть что-то для себя уяснить, понять, откуда ему было ждать опасности. Но было и такое, чего он не знал. Так, он не знал, что шасси могли подломиться при посадке, они не прошли статических испытаний. Не прошли подобных испытаний все основные агрегаты самолета.

14 декабря 1938 года.

Погода была нелетная, туман и снег. С утра в ангаре появился директор завода, всех ругал, гонял и приказал готовить самолет к вылету. Ему было возразили, что погода нелетная, на что он ответил: «Летная или нелетная – знает летчик. Приедет Чкалов, он и определит».

Чкалов в этот день вновь на аэродроме не появился.

Тем не менее по заводу отдается приказ о выпуске И-180 в первый полет. Дефекты так и не устранены. В акте о готовности самолета сделана оговорка: «Дефекты... не могут служить препятствием для первого вылета».

Вечером была получена метеосводка на 15 декабря: ясная погода, но сильное похолодание до -20°C .

Вот и все, что произошло 14 декабря. Хотя нет, не всё: вечером у дома, где жил Чкалов, остановилась машина, и в дом вошли два офицера НКВД. Что им было нужно у Чкалова и какой разговор состоялся – неизвестно. Случаен ли был этот визит, не чаю же они приходили попить к лётчику. Позднее ходили слухи, что эти офицеры впоследствии бесследно исчезли. Не стал ли этот визит для них роковым?

Весь день молчал Сталин, так и не отреагировавший на записку Берии о неисправностях в новом самолете... Молчало правительство, прекрасно знавшее о том, что самолет в воздух выпускать было рискованно...

15 декабря. Утром Чкалов простился с женой и маленькой дочкой. С сыном попрощался чуть раньше, когда он уходил в школу.

У подъезда летчика уже ждала машина. На пересечении улицы Горького и Грузинской он попросил остановиться и забежал в магазин за папиросами. Когда он вернулся, водитель сообщил, что сегодня должен поставить машину на профилактику. Чкалов вышел у железнодорожного переезда, сказав, что дальше поедет на трамвае.

Приехав на аэродром, он первым делом ознакомился со сводкой погоды: «Преимущественно безоблачно, временами неполная средняя и слоисто-кучевая облачность высотой около 500 метров. Морозная дымка, видимость 2–5 км. Ветер северо-восточный и восточный, 8–3 метра в секунду, неровный. Температура –27–23».

С каким же настроением приехал Чкалов на аэродром?

В одной из объяснительных записок, составленных после катастрофы самолета, можно найти: «Настроение перед полетом Валерия Павловича по наружному виду было хорошее, разговаривал и смеялся».

Правда, приехав на аэродром, он обнаружил у самолета большое скопление людей. Директор завода отдавал какие-то указания, и все бросались их выполнять.

Подошедший к Чкалову летчик-испытатель посоветовал:

– Валера, гони их всех к чертовой матери. Они тебе весь самолет разберут на части.

Инженер по испытаниям Лазарев доложил, что самолет готов к вылету.

Спустя много лет один из очевидцев последнего полета Чкалова, Варган Никитович Сагипов, тогда ведущий инженер, вспоминал, что предчувствие беды было. Сам Чкалов, поднявшись на крыло истребителя И-180, вздохнул и тихо сказал: «Не хочется лететь, но надо! Смелее!..»

В 12.20 запустили мотор. Чкалов около получаса гонял его на разных оборотах. Мотор работал ровно.

Летчик вырулил на старт. Самолет начал разбежаться, взлетел. Чкалов набрал высоту и стал описывать круг. Полет проходил нормально. Замкнув первый круг, летчик пошел на второй. И вот тут произошло непонятное. Чкалов почему-то удлинил маршрут, вылетев за границы аэродрома. Именно это удлинение маршрута и стало для Чкалова роковым. В воздухе переохладился и встал двигатель. Летчик не смог дотянуть до аэродрома. Самолет рухнул во двор лесосклада.

Позже был составлен акт о гибели летчика, в котором говорилось:

При ударе Чкалова выбросило вперед на 10–15 метров вместе с хвостовой частью фюзеляжа, управлением и сиденьем. Передняя часть самолета разбита. Товарищ Чкалов был тотчас же взят еще живым работниками склада и доставлен в Боткинскую больницу, где скончался через несколько минут».

15 декабря 1938 года. 15 часов.

Именно в это время начались разборки. Вот как об этом вспоминает механик Семен Гинзбург:

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 он закончил 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, назначенный заместителем Берия. Те, кто после первой комиссии попадали к Меркулову, обратно уже не возвращались. «Черный воронок» уже поджидал их внизу, здесь же, на аэродроме.

Моя очередь на летную комиссию подошла только в 3 часа ночи, после 12-часового ожидания. Что я чувствовал? Скажу только одно: до этого у меня, молодого человека, волосы были черными как смоль, а с комиссии я уже вышел с седыми висками.

Виновниками катастрофы признали директора авиазавода, начальника Главного управления Наркомата оборонпрома и начальника летно-испытательной станции. Все они получили длительные сроки заключения.

Всех их допрашивал лично Берия. Допрос, как правило, начинался с вопроса: «Кто давал вам задание устроить катастрофу и убить Героя Советского Союза товарища Чкалова?»

Расследование причины катастрофы сразу же перешло в плоскость контрреволюционного вредительства.

Заводская комиссия причислила к виновным и конструктора Поликарпова. Но его дальнейшие репрессии не коснулись, видимо, на то было высокое распоряжение.

8

Вот уже сколько лет подряд в печати публикуются материалы, в которых авторы пытаются доказать, что катастрофа самолета И-180 не была случайной. Чкалова хотели убить и это сделали. Все эти материалы подаются как сенсационные. Отличаются они одним – передергиванием фактов. Действительно, сегодня мы знаем о последнем полете Чкалова достаточно много и можем трактовать события тех дней как хотим.

Мы избегаем лишь одного: спросить о «человеческом факторе». Есть ли в этой катастрофе доля вины самого летчика?

Если подходить формально, то ответ утвердительный. Чкалов нарушил задание полета и, уйдя на второй круг, значительно растянул его, выйдя за границы аэродрома. Случись остановка двигателя над аэродромом, у него была бы возможность планирования на чистое поле. Это, конечно, тоже риск, но для летчика-испытателя класса Чкалова он привычный. Валерий Павлович не раз совершал вынужденные посадки.

О нарушении задания полета не раз говорили летчики, но их не слушали.

А именно в этом нарушении полетного задания и кроется загадка.

Зачем Чкалов это сделал, навсегда останется тайной. Есть только версии: по одной – он хотел показать летающую машину и пролетел мимо окон заводоуправления, по другой – он задумал продемонстрировать самолет Сталину и прошел над его дачей, находившейся где-то поблизости. Если там даже Сталина не было, то ему должны были сообщить о пролете неизвестного самолёта. Вечером мог последовать звонок и вопрос. Сталин бы догадался, кто летал.

Сюда же можно приплюсовать то душевное неравновесие, в котором находился летчик и о котором мы сейчас тоже хорошо знаем. Ему во что бы то ни стало надо было доказать... А что доказать? И это тоже останется загадкой.

То, что над Чкаловым сгущались тучи, это было уже видно. Отголосок назревавшего к нему отношения хорошо прослеживается в секретном приказе № 070 «О мерах по предотвращению аварийности в частях ВВС РККА». Он вышел 4 июня 1939 года под грифом «Совершенно секретно». В нем говорилось:

...Герой Советского Союза, известный всему миру своими рекордными полетами, комбриг В.П. Чкалов погиб только потому, что новый истребитель, который комбриг Чкалов испытывал, был выпущен в испытательный полет в совершенно неудовлетворительном состоянии, о чем Чкалов был полностью осведомлен; больше того, узнав от работников НКВД о состоянии этого самолета, тов. Сталин лично дал указание о запрещении тов. Чкаловым полетов впредь до полного устранения недостатков самолета, тем не менее, комбриг Чкалов на этом самолете с не устраненными полностью дефектами через три дня не только вылетел, но и начал совершать свой первый полет на новом самолете и новом моторе вне аэродрома, в результате чего, вследствие вынужденной посадки на неподходящей захламленной местности, самолет разбился и комбриг Чкалов погиб.

Вот так запросто нарком обороны Ворошилов «сдал» своего любимца и любимца страны, сделав из него отрицательный пример для всех летчиков ВВС, которым Чкалов чуть больше полугода назад служил образцом «дерзания, героизма и верного служения Родине».

Вряд ли без позволения Сталина он мог на это решиться.

И тут приходит в голову еще одна версия. Помните, накануне испытательного вылета вечером в гости к Чкалову заходили два офицера НКВД. Не по их ли просьбе Чкалов «удлинил» маршрут. Может быть, где-то на шоссе, рядом с аэродромом стояла машина того же Берии, который захотел посмотреть на новый самолет. Но это только наше предположение. Никакой документальной основы за ним нет.

Таких версий мы можем выдвигать сколько угодно.

9

Февраль 1939 года.

В воздух поднимается второй экземпляр самолёта И-180.

Гибель Чкалова не перечеркнула работы над новым истребителем. Пилотирует его заводской лётчик-испытатель Е.Г. Уляхин.

До 13 апреля на самолете выполнили 23 полета, после чего И-180 перевезли в НИИ ВВС на аэродром Чкаловский для проведения государственных испытаний. Полеты шли нормально, и тут возникла идея показать самолет на Первомайском воздушном параде.

Кадры старой кинохроники хранят этот полет. Самолет над Красной площадью вел летчик-испытатель НИИ ВВС Степан Супрун. Он постарался так преподнести его зрителям, что после полета обнаружилась деформация крыла.

Сталин воздушным парадом остался доволен. Поликарпов сдержал обещание: самолет летает и показывает неплохую скорость.

На одном из приемов Георгий Байдуков предлагает назвать новый истребитель «Память Чкалова». Сталин сдерживает его пыл:

– Вы не правы, товарищ Байдуков: лучшей памятью о товарище Чкалове будет сам самолет, а не слова, которые на нем написаны!..

5 сентября 1939 года второй экземпляр самолета И-180 терпит катастрофу.

Пилотировал его шеф-пилот Горьковского авиационного завода Томас Сузи. Это был 53-й полет нового истребителя. Летчик должен был достичь максимальной высоты. Внезапно самолет перешел в беспорядочное падение...

Летчик-испытатель Стефановский об этом происшествии вспоминает:

Очевидцы рассказывали, что метрах в 300 от земли из него выпрыгнул летчик и почему-то не раскрыл парашют. И вот он лежит передо мной, с ног до головы залитый еще горячим маслом.

Специалисты, расследовавшие обстоятельства катастрофы, предположили, что на высоте разрушился маслорадиатор, и Сузи обожгло и ослепило перегретым маслом, он сумел выбраться из кабины и, вероятно, от шока потерял сознание.

Эта катастрофа тоже не повлияла на судьбу самолета. Серийное производство истребителя И-180 решено было разворачивать на авиазаводе в Горьком.

А уже 1 мая 1940 года над Красной площадью зрители увидели пронесившуюся пилотажную тройку еще неизвестных машин.

И все же какой-то рок висел над этим самолетом. Гибнет летчик-испытатель В. Степанченко. Как и у Чкалова, у него в воздухе остановился мотор. Ему не хватило высоты для планирования, и самолет врезается в ангар.

Мотор для нового истребителя так и не сумели довести. Причиной трех катастроф и двух вынужденных посадок, одна из которых закончилась потерей самолета, были внезапные отказы установленных на них двигателей.

Осенью 1940 года из Наркомата авиационной промышленности пришло распоряжение, в котором говорилось: «Продолжать дальнейшие работы по доводкам и испытаниям этих самолетов нецелесообразно...»

Летом 1941 года по указанию Наркомата авиационной промышленности авиаконструктор Н. Поликарпов передал чертежи И-180 в ОКБ А. Микояна, С. Лавочкина и С. Яковлева.

На Горьковском авиазаводе не прекращали серийное изготовление поликарповского И-16, заменить его пока было нечем. Лишь в самый разгар войны на смену устаревшим «ишачкам» придут самолеты конструктора С. Лавочкина – Ла-5 и Ла-7.

В них хорошо угадывались черты истребителя, на котором погиб Валерий Чкалов.