

В. В. ЧКАЛОВА

ЧКАЛОВ

БЕЗ
ГРИФА

"СЕКРЕТНО"



В.В. ЧКАЛОВА

ЧКАЛОВ БЕЗ ГРИФА "СЕКРЕТНО"

Автор книги - **Валерия Валерьевна Чкалова** - дочь выдающегося летчика Валерия Чкалова. На основе многочисленных архивных материалов, носивших до последнего времени гриф "Секретно", она воссоздаёт истинную картину подготовки советских летчиков к первым перелетам через Северный полюс и размышляет о причине трагической гибели своего отца.

В.В. Чкалова. Чкалов без грифа "Секретно", Полиграфресурсы, 1999.

© Валерия Валерьевна Чкалова, 1999.

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Работая последние два года в архивах Российской Федерации, я ставила себе основную задачу - пополнить новыми документами семейный архив, который является маленькой частичкой большой истории нашего государства, попытаться найти материалы, проливающие свет на гибель отца, дающие более полное представление о его профессиональной и общественно-политической деятельности. Я нашла интереснейшие документы, многие из которых пришлось рассекречивать. Например, по найденным материалам нарисовалась полная картина подготовки и осуществления перелетов через Северный полюс в Америку экипажей Леваневского, Чкалова и Громова. Обнаружились интересные факты профессиональной деятельности отца и многое другое. О гибели отца я собрала все известные и неизвестные факты и документы вместе в хронологическом порядке, в результате анализа которых обрисовалась иная картина этой трагедии. У меня не было планов сейчас писать книгу на основе найденных документов, но некорректные публикации последних лет в прессе вынудили меня сделать это. Я уверена, что книга донесет до сегодняшнего читателя правду о перелетах через Северный полюс в Америку, о гибели В.П.Чкалова и оставит эту правду нашим потомкам. Большинство материалов читатель увидит впервые. Документы публикуются без коррективов. Хочу выразить огромную благодарность моему мужу Рэму Ивановичу Чарыкову, без участия которого не было бы этой книги, сестре Ольге Валерьевне и брату Игорю Валерьевичу за полезные советы и поддержку. Хочу выразить благодарность сотрудникам всех архивов, в которых я работала, за помощь в поисках и, главное, за теплое человеческое отношение, что сейчас является большой редкостью.

Лауреат Государственной премии,

кандидат технических наук

В.В. Чкалова

Поработав в Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ), Архиве Президента Российской Федерации (АПРФ), Российском Государственном архиве экономики (РГАЭ), Российском центре хранения и изучения документов новейшей истории (РЦХИДНИ), Архиве Внешней политики Российской Федерации (АВП РФ) и других, я нашла интереснейшие, неопубликованные ранее документы, большинство из которых до последнего времени было засекречено.

Найденные материалы позволили воссоздать все события того времени в хронологическом порядке, определить цели перелетов экипажей Чкалова, Громова и Леваневского, проследить, как готовились к сложнейшим перелетам члены экипажей, генеральные конструкторы самолетов, руководство страны.

О перелетах через Северный полюс мечтал, я думаю, каждый летчик того времени. Подтверждение этому я нашла в Архиве Президента: многочисленные письма от летчиков на имя руководителей страны, в которых говорится о желании покорить Северный полюс - неизведанные просторы всегда притягивали первооткрывателей.

Остановлюсь на некоторых из них. Письмо Героя Советского Союза С.А. Леваневского в редакцию газеты "Правда" от 19 января 1935 года (1), в котором он пишет:

"...Я предлагаю совершить в 1935 году беспосадочный перелет Москва - Сан-Франциско через Северный полюс.

Цель этого перелета: первое - установление рекорда дальности полета по прямой; второе - беспосадочный полет именно через Северный полюс; третье - установление кратчайшего пути между двумя крупнейшими пунктами мира; четвертое - обследование и нанесение на карту "белых пятен" Северного полярного бассейна; пятое - демонстрация достижений советской авиационно-промышленности..."

Записка летчиков Ремизюка и Спирина от 15 ноября 1936 года (2) на имя Г.К. Орджоникидзе по поводу перелета из Москвы через Северный Полюс в Сан-Франциско на самолете ДБ-2 в апреле 1937 года.

Письмо на имя Сталина летчика-испытателя В. Степанченка от 1 июля 1937 года (3) с просьбой разрешить ему перелет Москва - Северный полюс - Сан-Франциско и обратно на самолете ДБ-3 в апреле-мае 1938 года.

Письмо Героя Советского Союза И. Доронина на имя Сталина и Ворошилова от 7 июля 1937 года (4) с просьбой разрешить принять участие в перелете СССР - США, для чего выделить третью машину или включить его в экипаж одного из двух самолетов.

Письмо Сталину летчиц П. Осипенко и М. Расковой от 2 сентября 1937 года (5) с просьбой разрешить перелет по маршруту Москва - Северный полюс - США на самолете АНТ-25 весной 1938 года для установления международного женского рекорда дальности по прямой.

Прежде чем описывать перелеты экипажей В.П. Чкалова и М.М. Громова в 1937 году через Северный полюс в Америку, остановлюсь на первой попытке перелета С.А. Леваневского в 1935 году.

Из приведенных писем следует, что уже в январе 1935 года Леваневский первым высказал эту идею, четко сформулировав цель такого перелета.

По организации и проведению перелета Леваневского по маршруту Москва - Сан-Франциско принимается ряд постановлений: 26 января 1935 года - Постановление Политбюро ЦК ВКП(б), а 28 февраля - Постановление Совета труда и обороны (СТО). В постановлениях намечалось осуществить перелет на самолете РД (рекорд дальности) в июле.

На время подготовки и проведения перелета командира самолета Леваневского подчиняют Начальнику ВВС РККА Я.И. Алкснису, на которого возлагают полную ответственность за техническую подготовку и фактическую готовность самолета к полету. Отпускаются средства на перелет.

Надо сказать несколько слов о самолете РД. В начале 30-х годов был создан новый советский мотор МЗ4 конструкции А.А. Микулина мощностью 750 - 900 л.с. с небывалой по тем временам экономичностью (в среднем 202 грамма горючего на силу-час вместо 222-230 у заграничных авиационных бензиновых двигателей).

Начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис и Главный конструктор Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) А.Н. Туполев предложили построить одномоторный рекордный самолет под этот новый мотор для совершения полета на предельную дальность. В ЦАГИ было построено два таких самолета, названных РД или АНТ-25, с расчетной дальностью полета 12000 км. По плану постройка этих самолетов должна была быть закончена в 1932 году, но затянулась до лета 1934 года.

Таким образом, Леваневскому первому было дано разрешение на полет через Северный полюс в Америку на этом новом типе самолета.

До указанного выше постановления проект перелета Леваневского был направлен В.В. Куйбышевым на заключение О.Ю. Шмидту, который дал свою оценку этому проекту в письме в Совет Народных Комиссаров от 2 февраля 1935 года (6). Остановлюсь на некоторых моментах этого письма:

"...Основной смысл перелета, очевидно, в демонстрации нашей авиации, ибо будущие международные полеты, конечно, пойдут не по этому пути - через полюс, - а по берегу Ледовитого океана, что будет не намного дальше, а гораздо удобнее и безопаснее, так как там к 1936 году нами будет подготовлена оборудованная трасса....

...В случае неудачи мы не сможем ограничиться констатацией, что Леваневский не долетел, а будем, очевидно, напрягать все силы для его спасения или по крайней мере нахождения.

...Поиски Леваневского в случае вынужденной посадки или аварии, будут неизмеримо труднее операции спасения челюскинцев (там от лагеря до Ванкарема было 150 километров, а от ближайшей базы до Леваневского может оказаться более 2000 километров). Пришлось бы организовать свои летные операции на территории Канады, в местах гораздо менее обжитых, чем наша Чукотка, что и технически и политически очень трудно...

По этим причинам, если вероятность удачи полета Леваневского равна половине, то вероятность помощи ему в случае аварии близка к нулю.

А неудача в оказании помощи означает не только потерю великолепного летчика и героя, но и большой моральный ущерб для СССР в глазах всего мира...

По изложенным причинам я считаю долгом высказаться против предложения тов. Леваневского в его нынешнем виде".

Несмотря на отрицательное заключение Шмидта, подготовка к перелету продолжается.

17 февраля 1935 года Леваневский пишет докладную записку Алкснису (7), где, в том числе, предлагает основной и дублирующий составы экипажа: штурман В.И. Левченко, штурман А.В. Беляков, летчик Г.Ф. Байдуков и летчик В.М. Гуревич. В основной экипаж самолета входили Левченко и Байдуков.

Полет начался 3 августа 1935 года. Однако через 10 часов полета была обнаружена течь масла, которая создавала аварийную ситуацию. По требованию правительства командир экипажа Леваневский повернул самолет обратно. Перелет не состоялся.

В протоколе заседания Политбюро ЦК ВКП (б) от 20 августа 1935 года (8) "Об отмене перелета т. Леваневского в 1935 году" было написано:

"Ввиду того, что приведение в исправное состояние материальной части (масляной системы) самолета т. Леваневского задержалось и время уже упущено, - полет т. Леваневского в текущем году отложить".

Далее поручалось К.Е. Ворошилову обсудить и представить конкретные предложения по организации перелета из Москвы через Северный полюс в Сан-Франциско в 1936 году.

В этом же постановлении Политбюро поручалось О.Ю. Шмидту составить заявление для представителей ТАСС, в котором высказывалась официальная точка зрения на случившееся (9):

"...Техническая экспертиза, обследовавшая самолет, констатировала отсутствие конструктивных дефектов у самолета, однако нашла некоторые недостатки в работе системы маслопроводки. Комиссия подтвердила правильность действий экипажа самолета "СССР 025" прервавшего свой полет. ЦАГИ в течение нескольких дней устранило недостатки в маслопроводке, после чего тов. Леваневский произвел ряд удачных пробных полетов.

Непрерывно продолжались наблюдения над погодой в СССР и Америке. Эти наблюдения и вытекавшие из них предсказания погоды не давали возможности до сих пор возобновить столь ответственный полет. Между тем середина августа является предельным сроком для полета через полюс. Осень - время крайне неблагоприятное для полярной авиации вообще, а для такого полета в особенности...

Надо также иметь в виду, что в конце августа солнце в полярном районе стоит уже очень низко над горизонтом и приближается полярная ночь. При низком солнце и существующей на севере значительной рефракции (искажение положения солнца от преломления лучей), астрономические наблюдения становятся крайне неточными, а часто и невозможными...

Единственное решение, которое нам пришлось принять, это отложить перелет тов. Леваневского до лета следующего 1936 года".

28 декабря 1935 года, Леваневский пишет письмо на имя Сталина по вопросу о перелете на 1936 год (10).

В этом письме Леваневский высказывает свою точку зрения на причины аварийной ситуации:

"...Причиной срыва перелета в 1935 г. считаю: халатное отношение к подготовке самолета со стороны руководства ЦАГИ. Ими были сорваны сроки готовности самолета, установленные правительством и приказом Наркомтяжпрома и в то же время была непродуманность в работе конструкторского состава.

...В ЦАГИ же главный инженер, если интересовался ходом подготовки самолета, то опрашивал, не зная сам назначения того или иного рычага - детали у механика или ведущего инженера. Достаточно того, что внутри самолета главный конструктор ЦАГИ был экспромтом единственный раз и то лишь после вынужденной посадки в Кречевицах. Нарком обороны тов. Ворошилов, у которого и без того дела много и то изучил более подробно внутренность самолета и назначения каждого рычага, агрегата.

...На все вопросы в части надежности той или иной схемы был всегда один ответ, что машина пролетела непрерывно 75 часов...

...Выше доложив Вам лично - письменно (хотя и очень кратко) о причинах неудачи в 1935 г., обращаюсь к Вам, товарищ Сталин, с просьбой о назначении старта перелета в мае 1936 г...

Что же необходимо, чтобы перелет совершить в мае 1936 г.?

1. Немедленно приступить к созданию продуманной схемы маслопровода, исключаящей установку лишнего альвеера и проверить работу отдельных агрегатов и арматуры при низких температурах.

2. Поскольку прошу о назначении перелета на май месяц, желательно лишний раз проверить атмосферные явления в Арктике в зимние месяцы для большего суждения о вероятной метеобстановке весной и в первой половине лета, для чего намерен совершить полет Москва - Земля Франца-Иосифа в феврале-марте на самолете Р-6, о чем я подробно доложил наркому обороны тов. Ворошилову".

Заканчивая это письмо, Леваневский пишет: "Я знаю, товарищ Сталин, что только при Вашей помощи это дело сделаю в первом полугодии 1936 г., естественно, не для того, чтобы мне опять жали руки, желали счастливого пути и не из личных интересов."

Мой личный интерес - полностью оправдать Ваши слова, сказанные по моему адресу в Кремле 21 июня 1934 г.

Перелет через полюс вполне реален, в этом у нас нет никаких сомнений. Экипаж готов осуществить эту задачу во что бы то ни стало".

На заседании Политбюро 11 февраля 1936 года обсуждается вопрос о перелете Леваневского (11). В протоколе Политбюро записано: "Отклонить настойчивую просьбу Героя Советского Союза т. Леваневского о разрешении в 1936 году совершить перелет через полюс".

В протоколе одобрено предложение Шмидта о создании в 1937 году на льду в районе Полюса радио-метеостанции. Главсевморпути поручается продолжать изучение климата в районе полюса. Указывается на необходимость восстановления в 1936 году двух самолетов РД для тренировочных полетов. Самому же Леваневскому рекомендуется лично изучение условий полетов на севере Америки (Аляска, Канада, Гренландия).

Следует привести еще один пункт постановления дословно, так как он предопределяет события будущего 1937 года:

"Поручить ГУАП внести в Комиссию Оборона в месячный срок свои конкретные предложения об улучшении существующего типа РД или создания нового самолета, вполне пригодного для сверхдальних полетов, с окончательной готовностью его не позднее 1 марта 1937 г."

Из этого пункта постановления следует, что существующий самолет РД для сверхдальних перелетов Леваневским забракован, а так как другого самолета пока нет, то перелет через Северный полюс Леваневского откладывается еще на год.

Как же отреагировало Главное управление авиационной промышленности (ГУАП) на решение Политбюро? 31 марта ГУАП направил письмо за подписью Туполева Председателю СНК СССР В.М. Молотову (12):

"...На ГУАП возложено:

1. Подготовить для тренировочных полетов на дальность и продолжительность находящихся в ЦАГИ два самолета типа РД.
2. Предоставить свои соображения о постройке к 1.03.37 г. нового самолета для полетов на рекордную дальность.

В связи с этим сообщаю, что находящиеся в ЦАГИ два самолета РД - подготовлены и оборудованы всем необходимым для полетов. Использование их для тренировочных полетов на дальность и продолжительность надо полагать будет нерационально, т.к. эксплуатация за время тренировок сделает их непригодными к совершению дальнего перелета.

Поэтому считаю, что для тренировочных полетов лучше всего использовать самолеты РД, изготовленные заводом № 18, а самолеты ЦАГИ сохранить для совершения дальних перелетов. Что касается нового самолета для полета на рекордную дальность, то постройка его в 1936 г. не представляется возможной, ввиду загрузки ЦАГИ заданиями по правительственному плану. Вопрос же постройки нового самолета в 1937-38 г. может быть решен лишь при утверждении Правительством плана работ ЦАГИ на 1937 г."

Таким образом, ГУАП не согласно с решением Политбюро и отстаивает свои самолеты РД для сверхдальних перелетов.

Решению Политбюро от 11 февраля предшествовало посещение Кремлевского кабинета Сталина 8 февраля 1936 года С.А. Леваневским, О.Ю. Шмидтом и М.М. Громовым (13). С какими предложениями вышли Леваневский и Шмидт ясно из текста постановления Политбюро от 11 февраля. О Громове в решении Политбюро ничего не говорится, поэтому следует допустить, что он был приглашен к Сталину как летчик-испытатель самолета РД и как летчик, установивший мировой рекорд дальности на этом самолете, за что был удостоен звания Героя Советского Союза в 1934 году. Он пробыл в воздухе 75 часов. Это предположение правомочно, так как мы знаем из письма Леваневского, что машина подверглась с его стороны резкой критике.

Подытожим на основании приведенных документов ситуацию на 11 февраля 1936 года:

1. Настойчивую просьбу С.А. Леваневского о перелете через полюс в Америку в 1936 году отклонили.
2. Два самолета РД предлагалось использовать только для тренировочных полетов, с чем не согласно ГУАП.
3. Было решено создать в 1937 году полярную станцию на льдине в районе полюса и, таким образом, иметь необходимую информацию о погоде и климате в этом районе, что должно было облегчить и обезопасить будущий перелет.
4. Намечалось улучшить существующий тип РД или создать новый самолет, пригодный для сверхдальних полетов, НЕ ПОЗДНЕЕ 1 МАРТА 1937 ГОДА.

Таким образом, следовало ожидать следующего штурма Северного полюса только в 1937 году.

Проследим за действиями в 1936 году наших главных действующих лиц: Леваневского, Чкалова, Байдукова, Белякова, Громова, Юмашева, Данилина. Кто-то из них работал летчиком-испытателем на заводе или в научно-исследовательском институте, кто-то преподавал в академии, но все они были одержимы идеей покорения новых неизведанных просторов, установления новых мировых рекордов.

Леваневскому было предложено выехать в США для приемки покупаемых нами самолетов и для облета северных берегов Аляски. Это решение Политбюро принято 27 февраля 1936 года (14).

Дальнейшие события разворачиваются в следующей последовательности. Байдуков (второй пилот в экипаже Леваневского по несостоявшемуся перелету через полюс в 1935 году), считавший, что на самолете АНТ-25 можно совершить перелет через Северный полюс, знакомит Чкалова с этим самолетом. Чкалов опробует машину в воздухе, она ему очень нравится и он становится сторонником мнения Байдукова. Формируется экипаж в составе В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова и штурмана А.В. Белякова, с которым Байдуков был знаком раньше.

Этот экипаж обращается к Г.К. Орджоникидзе с просьбой (15) разрешить им перелет из Москвы через Северный полюс в Америку. Так как Постановления Политбюро ЦК ВКП(б) от 11 февраля и 27 февраля об отмене перелета Леваневского через Северный полюс в 1936 году были секретными, а связи между Леваневским и Байдуковым не было (о чем будет ясно из письма Леваневского Сталину от 22 мая 1937 года), Чкалов, Байдуков и Беляков не имели информации о принятом решении Правительства.

Решение Правительства на это заявление простое - полет разрешить, но не через Северный полюс, а по маршруту Москва - Петро-павловск-на Камчатке (16). С согласия руководства страны экипаж корректирует этот маршрут, проложив трассу полета в условиях низких температур над Северным ледовитым океаном (остров Виктория, Земля Франца Иосифа, Северная Земля) с целью ознакомления с новыми неисследованными районами.

14 июля 1936 года в Кремлевском кабинете И.В. Сталин (17) принимает Г.Ф. Байдукова, В.П. Чкалова, А.В. Белякова, М.М. Кагановича, А.Н. Туполева, Я.И. Алксниса и В.И. Чекалова (руководителя штаба перелета). Беседа длится 35 минут, уточняется маршрут перелета, делаются последние напутствия перед полетом, который начался 20 июля 1936 года.

В этот же день, 14 июля, выходит Постановление СТО "О беспосадочном полете на самолете РД" экипажа Чкалова.

Об этом перелете я нашла много новых интересных материалов. Перелет проходил в тяжелейших метеорологических условиях. Но цель этой книги иная и об этом в следующий раз.

После удачного завершения перелета В.П. Чкалову, Г.Ф. Байдукову и А.В. Белякову было присвоено звание Героев Советского Союза с вручением орденов Ленина.

13 августа 1936 года Политбюро приняло решение (18) о переименовании островов Удд, Лангр и Кевос в заливе Счастья в острова Чкалов, Байдуков и Беляков, соответственно.

Пока празднуется очередное покорение северных просторов нашей родины, Леваневский вылетает 5 августа 1936 года из Лос-Анджелеса вдоль северного побережья Америки.

14 августа 1936 года было принято решение Политбюро (19), в котором М.М. Громову разрешается перелет Москва - Бразилия, а подготовка перелета возлагается на НКТП (Наркомат Тяжелой Промышленности) и ГУАП.

19 августа принято новое постановление Политбюро (20) во исполнение постановления от 14 августа:

"Одобрить предложение НКТП по организации перелета по следующему маршруту: Москва - Турция - Греция, через Средиземное море, Французская Западная Африка (через Сахару) и далее пересекая Атлантический океан до Южной Америки". Экипаж самолета определен: М.М. Громов - командир экипажа, А.В. Юмашев - второй пилот, С.А. Данилин - штурман.

Вылет назначен на 25 сентября, перелет должен быть зарегистрирован в Международной Авиационной Федерации, т.е. предполагается побитие мирового рекорда дальности по прямой.

Этот перелет не состоялся. Из письма М.М. Литвинова к Г.К. Орджоникидзе (21) следует, что не было получено разрешение от Бразилии на посадку самолета: "Я Вам послал шифровку из Вашингтона об отказе Бразилии пустить самолет Громова, в чем я и раньше не сомневался. Если необходима посадка в Южной Америке, то наиболее близким пунктом является Французская Гвиана...".

На 12 сентября намечена встреча возвращающегося из Америки Леваневского, который исследовал северное побережье Америки. Цель перелета - изучение аэрологических условий в высоких широтах. Самолет стартовал 5 августа 1936 года. Полет совершался на гидросамолете фирмы "Вольта" с несколькими посадками по маршруту вдоль тихоокеанского побережья США через Чукотку до Москвы (22). Самолет покрыл расстояние в 19200 километров.

Выходит несекретное постановление Политбюро от 10 сентября (23), в котором поручается Северморпути организовать встречу С.А. Леваневского на высоком уровне с присутствием членов Политбюро ЦК ВКП (б) т.т. Янсона и Ткачева. В постановлении говорится: "За новые крупные успехи в освоении Северной воздушной трассы наградить героя Советского Союза т. Леваневского Сигизмунда Александровича, имеющего орден Ленина и орден "Красной Звезды" - орденом Трудового Красного Знамени, штурмана т. Левченко - Виктора Ивановича - орденом Ленина". Рекомендовано было осветить значение перелета Леваневского в печати.

14 сентября Сталин посылает экипажу Леваневского приветственную телеграмму следующего содержания (24):

"Герою Советского Союза летчику Леваневскому

штурману Левченко

Братский привет отважным сынам нашей родины!

Поздравляю вас с успешным выполнением плана исторического перелета.

Крепко жму ваши руки.

И. Сталин".

16 сентября выходит постановление Политбюро о присвоении имени Героя Советского Союза т. Леваневского линии электропередачи Свердловск - Соликамск (25). Если я не ошибаюсь, это второе прижизненное присвоение имен Героев Советского Союза. Первое - наименование островов в честь Чкалова, Байдукова и Белякова.

10 октября 1936 года опять выходит постановление Политбюро (26) о командировании Леваневского, Побежимова и Чечина в США для приемки трех самолетов.

13 ноября 1936 года открывается 15-я Международная авиационная выставка в Париже. В состав Советской делегации входят и

Герои Советского Союза Громов, Слепнев, Молоков, Чкалов, Байдуков,

Беляков и другие.

Итак, итоги 1936 года. Герой Советского Союза С.А. Леваневский

успешно осваивает побережье Северной Америки, командируется

в США за заказанными самолетами.

Экипаж самолета АНТ-25 в составе В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова и А.В. Белякова совершает беспосадочный перелет Москва - Земля Франца Иосифа - Петропавловск-на Камчатке - остров Удд, за что члены экипажа удостоены звания Героя Советского Союза.

Беспосадочный перелет М.М. Громова по маршруту Москва - Турция - Греция, Французская Западная Африка - Южная Америка не состоялся и был перенесен на 1937 год.

В РГАЭ в бумагах Наркома Оборонной Промышленности М.Л. Ру-химовича (27) я нашла план рекордов, которые должны быть поставлены в 1937 году. Датирован документ 17 января 1937 года. В разделе этого плана, названном "Рекорды дальности и перелеты по маршрутам", в пункте 1 значится "Полет через Северный полюс". В графе "экипаж": от НКОП (Наркомат Оборонной Промышленности) -экипаж в составе т.т. Чкалова, Байдукова, Белякова и от ВВС - экипаж в составе т.т. Стефановского, Юмашева, Спирина.

В этом же документе указан и перелет В.К. Коккинаки через Северный полюс на самолете ДБ-3..

Это был проект. Как же скорректировала его жизнь?

Для экипажей С.А. Леваневского и В.П. Чкалова, просивших разрешение на перелет через Северный полюс в Америку в 1936 году, 1937 год начался с приятного известия о разрешении осуществить экспедицию в район Северного полюса для высадки полярной станции на льду в марте-апреле 1937 года.

14 февраля было принято решение Политбюро (28), в котором

говорилось:

"Во исполнение постановления от 14 февраля 1936 г., разрешить Главсевморпути (т. Шмидт О.Ю.) осуществить в марте-апреле 1937 г. экспедицию в район Северного полюса для высадки полярной станции на льду". Однако из-за плохой погоды эта высадка экспедиции произошла только 21 мая 1937 года.

В АПРФ и РГАЭ я нашла два письма Наркома Оборонной промышленности М.Л. Рухимовича (29, 30) и одно письмо Громова к Рухимовичу (31).

В первом письме к Сталину от 13 февраля 1937 года (29) Рухимович пишет:

"Герои Советского Союза - т.т. ЧКАЛОВ, БАЙДУКОВ и БЕЛЯКОВ обратились ко мне за разрешением осуществить в текущем году беспосадочный перелет Москва - Северный полюс - Сан-Франциско (США)...

Самолет АНТ-25 в настоящее время полностью готов для дальнего полета. Наиболее благоприятная погода на Северном полюсе и по всей трассе предвидится во второй половине апреля месяца.

Прошу Вашего принципиального согласия на организацию в апреле с.г. беспосадочного перелета Москва - Сан-Франциско через Северный полюс".

2 апреля Громов пишет письмо Рухимовичу (31):

"Прошу Вашего ходатайства о разрешении мне перелета с целью установления мирового рекорда дальности по прямой. Маршрут: Москва через Арктику на С.-Франциско и далее на Калифорнию, до израсходования горючего.

Экипаж в составе летчиков: Громова и Юмашева и штурмана Данилина полностью подготовлен.

...Выполнение перелета желательно во второй половине апреля".

На основании этого письма Громова можно сделать вывод, что он отказывается от перелета в Южную Америку, перенесенного правительством на 1937 год, и собирается установить рекорд дальности по маршруту Москва - США через Северный полюс.

Во втором письме Рухимовича Сталину (30) от 4 апреля написано уже о третьем экипаже - экипаже М.М. Громова, который тоже просил разрешения на арктический перелет:

"Т.т. ЧКАЛОВ, БАЙДУКОВ и БЕЛЯКОВ ставили неоднократно перед тов. Серго вопрос о полете через Северный полюс.

Сейчас они вновь поставили перед нами этот вопрос.

С такой же просьбой вчера обратились ко мне т.т. ГРОМОВ, ЮМАШЕВ и штурман ДАНИЛИН.

В обоих случаях: самолет АНТ-25; маршрут Москва - Северный полюс - Сан-Франциско; полет 20-25 Апреля при заявлениях "и самолет и личный состав - в полной готовности".

Не являясь сторонником такого перелета - считаю своей обязанностью просить Вас рассмотреть просьбу т.т. ЧКАЛОВА, БАЙДУКОВА, БЕЛЯКОВА и ГРОМОВА ЮМАШЕВА, ДАНИЛИНА."

Хочу остановиться на фразе в письме Рухимовича " самолет... в полной готовности".

Действительно, Главный конструктор самолета АНТ-25 А.Н. Туполев по замечаниям экипажа Чкалова после первого перелета в 1936 году начал подготовку их самолета АНТ 25-2 к перелету через Северный полюс.

31 января 1937 года Туполев издает распоряжение по 1 Главному Управлению НКОП (32):

"С целью подготовки самолета АНТ 25-2 в холодных климатических условиях, - ПРИКАЗЫВАЮ:

...1) Сделать подогрев масла в главном баке; 2) переделать подогрев кабины самолета, обеспечив прогрев низа кабины... 4) установить на самолете автопилот.

Все переделки сделать и испытать до 1-го апреля с.г. при низких температурах...".

В марте выходит еще распоряжение Туполева (33), в котором говорится о переделке для двух АНТ-25 моторов АМ 34Р серии РД № 42, 22, 25, 41. Устанавливаются воздушно-вакуумные и масляно-нагрева-тельные помпы автопилота. Проводятся длительные (200 часов) испытания нового топлива, масла и проводов для автопилота.

22 апреля 1937 года Чкалов и Байдуков пишут письмо Ворошилову (35): "Извините за нашу назойливость. Мы к Вам во второй раз обращаемся по вопросу о перелете в Америку из Москвы через Северный полюс. Мы вынуждены это сделать по следующим мотивам:

1. Появились слухи о предложении Америки сделать регулярную воздушную линию через полюс (а следовательно есть предпосылки, что американцы не замедлят сделать полет первые и наши трехлетние разговоры об этом останутся только разговорами).

2. Другие экипажи (Леваневский, Громов) не проявляют настойчивости к проведению в жизнь своих намерений, кроме как подачи заявлений в соответствующие наркоматы. Леваневский, не дождавшись вызова в Правительство, уехал в Мурманск.

3. Самолет, на который рассчитывал Леваневский (машина Болховитинова), в этом году уже не может быть использован для перелета, т.к. он, помимо переделок, потребует еще большого времени на испытания (самолет ни разу не ходил на дальность).

4. Идут слухи от ответственных работников ГУСМП о том, что Леваневский не пойдет в перелет.

5. Завязываются нездоровые отношения между претендентами на перелет через полюс. Леваневский, ставя себя абсолютным монополистом данного перелета, держится изысканно высоко по отношению к другим и отнюдь не собирается войти в число какого либо экипажа. Помимо всего он по-прежнему плохого мнения как о самолете АНТ-25, так и о руководителях авиационной промышленности. Сам же, на деле опирается на готовенькую американскую технику, свысока относится к нашему самолетостроению и к возможностям наших машин и людей.

Все эти причины вместе взятые создают у нас крайне скверное впечатление - что люди к такому важному делу относятся с точки зрения своего высокого "Я", тем самым не давая возможности и другим и правительству правильно оценить обстановку/

Вам известно, Климент Ефремович, что мы также входим в число ярых болельщиков этого перелета. Но мы, как в прошлой беседе Вам это высказывали, стоим за всякие комбинации в экипаже не дорожа своим честолюбием. В этом нам никто не идет навстречу. Мы, не теряя времени, настояли на том, чтобы наш самолет АНТ-25 скорее отремонтировали и переделали то, что оказалось несовершенным в прошлом перелете. Теперь самолет готов, остается только обкатать новый мотор. Следовательно, никаких затрат, пахнущих миллионами, не потребуется для перелета на АНТ-25, т.к. машина по существу готова.

Второе, сейчас, когда экспедиция ГУСМП, идущая на Северный полюс, уже стоит на 82 параллели, этот момент весьма выгоден для перелета с точки зрения использования всей ее организации по метеобслуживанию, связи и на случай вынужденной посадки. То есть и здесь не потребуется никаких дополнительных материальных затрат, тогда как позже этого срока они станут, как необходимое условие.

Исходя из всего сказанного, мы просим Вас, Климент Ефремович, выйти в Правительство с ходатайством о разрешении полета на АНТ-25 в самое ближайшее время. Нашему экипажу на подготовку к окончательному вылету нужно не более 10 дней, т.е. того времени, за которое можно будет получить разрешение на полет из Канады и Америки. Мы тренируемся и наша материальная часть - самолет АНТ-25 готов к последним поверочным полетам.

Если решить иначе (упор на новую машину и ожидание приезда Леваневского), тогда получится прежняя история - останется один август месяц и времени для выбора надлежащей погоды не окажется - перелет будет сорван, а хуже если американцы воспользуются нашей заминкой и выйдут первыми.

По нашему мнению, ни на каком самолете не стыдно показаться в Америку, в том числе и на АНТ-25 (вопреки утверждению Леваневского), лишь бы наш советский самолет перелетел и сделал свое дело. За первый полет нас никто не будет осуждать. В дальнейшем его можно будет повторить и на более совершенных самолетах, когда они окажутся в жизни.

Простите за наше упорство и настойчивость. Ведь из-за таких полетов мы сами жертвуем часто не малыми долями (например, Байдуков за это пожертвовал ценным делом своей жизни - учебой в академии ВВС) и поэтому Вам понятно, как мы жаростно относимся к осуществлению полета через полюс.

Экипаж АНТ-25 Сталинского маршрута

Летчики-испытатели Чкалов, Байдуков".

25 апреля Ворошилов пишет Сталину записку (35), прикладывая к ней письмо летчиков, с просьбой решить вопрос о перелете: "Т.т. Чкалов и Байдуков буквально не дают мне покоя - требуют решения вопроса о полете их в САСШ через Сев. полюс. Посылаю их записку и прошу решения".

5 мая Юмашев пишет письмо Алкснису (36) с просьбой разрешить ему два самостоятельных перелета в качестве командира экипажа на самолете АНТ-25 для установления мировых рекордов. Содержание этого письма проливает свет на создавшуюся ситуацию и некоторые события 1936 года:

"Начиная с 1934 г. согласно Вашего приказания я готовился и тренировался на с-те АНТ-25 для выполнения рекордного полета на дальность. Осуществление этого полета из года в год откладывалось по тем или другим соображениям; так напр, в 1936 г. полет в Южную Америку был отставлен из-за отказа Бразилии принять самолет на свою территорию и нежелания Героя Советского Союза Громова лететь на Французскую Гвиану.

На мое ходатайство разрешить мне в качестве командира экипажа выполнить полет по маршруту на Гвиану было решение Правительства перенести этот полет на 1937 г.

В начале 37 г. т. Громов в качестве командира экипажа, в состав которого входил и я подал заявление Наркому Оборонной Промышленности т. Рухимовичу о желании совершить полет на дальность через Северный Полюс на Сан-Франциско. До сего времени ответа на это заявление нет и Громов не собирается в дальнейшем настаивать на разрешении этого вопроса.

Считая что время уходит и дальнейшее промедление поведет к тому, что и в этом году самолет не будет использован для показа достижений нашей авиационной техники, прошу Вашего ходатайства перед Народным Комиссаром Обороны Маршалом Советского Союза т. Ворошиловым, разрешить мне с летчиком Чернавским и Штурманом Данилиным исполнить:

1. В мае м-це с/г полет внутри Союза ССР на побитие мирового рекорда дальности по замкнутой кривой и одновременно в том же полете международного рекорда скорости на дистанции 10000 км.

2. В июне - на побитие мирового рекорда дальности по прямой и международного рекорда дальности по ломаной по маршруту Москва - Исландия - Нью-Йорк - Мексика - общим протяжением около 11000 км.

Подать Вам рапорт раньше я не мог, т.к. на этом самолете рассчитывал лететь т. Громов, а на втором экземпляре тов. Чкалов".

Из последней фразы в письме Юмашева следует, что Громов уже не рассчитывает лететь на АНТ-25 и поэтому Юмашев просит предоставить этот самолет для задуманных им перелетов.

Алкснис пересылает письмо Ворошилову, который со своей резолюцией "Прошу решения по существу ход-ва т. Юмашева" 16 мая посылает его Сталину и Молотову.

22 мая Леваневский пишет письмо Сталину (37):

"1. Сразу после возвращения из С.Ш.А. занялся вопросом подыскания соответствующего Вашей установке, многомоторного самолета; для выполнения программы маршрута 1935 г. перелета через Северный Полюс.

2. Самая подходящая машина для этой цели была намечена выходящая из завода №22 Д.Б.А. инженера БОЛХОВИТИНОВА, который гарантировал дальность 10.500 километров, требуя 1,5-2 месяца для окончания ее подготовки.

3. Обратившись для проверки вышеуказанных данных к Зам. Наркома Обороны т. АЛКСНИСУ, со слов Нач. Материального Обеспечения т. БАЗЕНКОВА, последний подтвердился, о чем была подана докладная записка Наркому Обороны тов. ВОРОШИЛОВУ.

4. До сегодняшнего дня вопрос остается открытым, очевидно вследствие неясности с операциями по высадке на Северный Полюс.

Основываясь на Ваше указание что в случае необходимости помощи обратиться к Вам, прошу о разрешении перелета в составе экипажа намеченного в 1935 г. (ЛЕВАНЕВСКИЙ, ЛЕВЧЕНКО, БАЙДУКОВ) и директивы подготовки самолета Д.Б.А.

Рад был бы возможности о деталях подготовки доложить лично Вам хотя бы 10 мин. сроком".

Из письма следует, что Леваневский не разговаривал с членами своего экипажа, по крайней мере, с Байдуковым, который неоднократно вместе с Чкаловым, как единый сработавшийся в предыдущем перелете экипаж, пишет заявления о перелете через Северный полюс на одномоторном самолете АНТ-25.

В эти же числа Чкалов и Байдуков опять пишут письмо, но теперь уже Сталину (38). На письме нет даты, но стоит штамп "Протокол ПБ №49 п. 313", т.е. оно было приложено к документам, представленным на Политбюро, которое состоялось 25 мая. Следует сделать вывод, что письмо написано между 23 апреля - 24 мая, после письма Ворошилову:

"Не имея до сих пор решения Правительства по вопросу перелета через Северный Полюс, мы до сих пор находимся в неведении и живем всякими надеждами.

Не так давно нас вызывали к вам, но всех товарищей не смогли собрать и поэтому тов. Молотов сказал, что нас вызовут еще раз.

На сегодняшний день, из трех экипажей, вызывавшихся в Правительство, налицо только один экипаж. Тов. Громов из-за серьезной болезни лежит в госпитале. Тов. Леваневский по некоторым сведениям собирается срочно улетать на о. Рудольфа.

Очевидно, что всех претендентов на полет через полюс собрать не удастся. Поэтому мы решили обратиться к Вам с просьбой дать нам окончательный ответ, так как трудно пребывать все лето в каком то выжидательном состоянии.

К тому-же время хорошей летной погоды начинает нас поджимать и срок подготовки к полету все больше сокращается, хотя остальные условия на этот год гораздо лучше чем в прошлом.

Экспедиция на о. Рудольфа и все ее техническое оснащение во многом-бы облегчило полет на самолете АНТ-25, который наш экипаж уже подготовил к полету. Сами же, не теряя надежды, тренируемся в свободное время от текущей работы.

При скорейшем разрешении полета в ближайшие два-три дня мы можем вылететь 15 июня с.г.

С нетерпением ждем вашего ответа.

Летчики-испытатели В. Чкалов, Байдуков".

Как следует из письма, для осуществления перелета через Северный полюс отобрано три экипажа, но пока не ясна цель перелета каждого из них.

Если вспомнить те цели, о которых писал Леваневский в начале 1935 года, то их хватит на все три экипажа: 1 - беспосадочный полет именно через Северный полюс; 2 - установление рекорда дальности; 3 - обследование и нанесение на карту "белых пятен" Северного полярного бассейна.

Из писем Чкалова и Байдукова Ворошилову и Сталину следует, что экипаж с большой тщательностью готовился к предстоящему перелету, подготовив вместе с Туполевым самолет и постоянно тренируясь на нем.

Такое серьезное давление со стороны Леваневского, Чкалова, Байдукова, Юмашева на правительство требовало принятия решения.

И 25 мая состоялась в Кремле встреча Сталина с Леваневским, Чкаловым, Байдуковым. Беседа продолжалась почти два часа (39). С некоторым опозданием приехали вызванные М.М. Каганович и Я.И. Алкснис. Это посещение Сталина подробно и достоверно описано в книге Байдукова (40), поэтому я на нем останавливаться не буду.

Ряд документов, приведенных ниже, рисует картину подготовки перелетов экипажей Чкалова и Громова через Северный полюс иначе, чем об этом написано в книге Г. Резниченко (41), посвященной жизни и деятельности М.М. Громова, о чем я скажу несколько слов позже.

Вот что пишет Громов о вышеизложенных событиях в статье, опубликованной в газете "Правда" 12 июля 1937 года, в день начала своего перелета: "...В тот день, когда товарищи Чкалов, Байдуков и Леваневский были приняты руководителями партии и правительства, я, к моему большому сожалению, был болен и не мог присутствовать на этой замечательной беседе, на которую был также вызван. После выздоровления я просил принять меня и разрешить мне полет через полюс в Северную Америку.

Просьба была удовлетворена. 10 июня в 7 часов вечера, я был принят товарищами Сталиным, Молотовым, Ворошиловым, Межлауком. На приеме присутствовали также товарищи Алкснис и Рухимович.

Меня спросили: "Что вы можете предложить?" Я ответил, что хочу лететь через полюс в США. В произошедшем обмене мнениями товарищ Сталин и Ворошилов поддержали мою просьбу. После обсуждения отдельных деталей полета было вынесено решение: разрешить перелет".

25 мая принимается постановление Политбюро "О перелетах" (42). В постановлении говорится: "1. Разрешить т.т. Чкалову, Байдукову и Белякову беспосадочный перелет Москва - Сан-Франциско через Северный полюс (на самолете АНТ 25)". Перелет намечается на июнь-июль. При этом в постановлении указано: "Обязать т. Чкалова и весь экипаж в случае какой-нибудь неувязки и опасности в полете сделать посадку до Сан-Франциско, в одном из городов Канады или Сев. Америки".

Второй пункт этого постановления гласит: "Предрешить перелет тов. Леваневского через Северный полюс в Америку на самолете ДБА бис (Болховитинова), приурочив полет к июлю-августу". Ответственность за организацию обоих перелетов возлагается на "четверку в составе т.т. Рухимовича, Кагановича М.М., Алксниса и Янсона".

Когда-то в одном из наших разговоров с Георгием Филипповичем Байдуковым о перелетах экипажей Чкалова и Громова через Северный полюс в США, он сказал мне: "А почему говорят о двух перелетах? Надо говорить о трех". Я поняла смысл слов Байдукова, изучая правительственные постановления, так как о перелетах Чкалова и Леваневского говорилось в одних и тех же документах, была создана одна правительственная комиссия по перелетам. Инициатором перелета через Северный полюс в Америку был Леваневский.

Итак, первый и второй экипажи, которым разрешен перелет, определены. Это экипажи в составе Чкалова, Байдукова, Белякова и экипаж Леваневского, который будет определен позднее. При этом, первым должен лететь экипаж Чкалова, Байдукова, Белякова и только через месяц полетит

Леваневский, видимо, по причине неготовности самолета. Громов пока находится, как мы знаем, в госпитале.

28 мая Народный Комиссар Оборонной Промышленности М.Л. Рухимович выпускает приказ (43), в котором говорится: "Для подготовки самолетов АНТ-25 № 2 и АНТ-25 № 1 (резервный) к дальнему беспосадочному перелету ПРИКАЗЫВАЮ: ...". Далее, для непосредственной подготовки самолетов к перелету назначается наземный экипаж, а ответственным за подготовку материальной части и проведение всех испытаний назначается начальник 8-го отдела ЦАГИ В.И. Чекалов.

В разделе 4 начальнику ЦАГИ т. Харламову приказано подготовить самолет АНТ-25 №2 (самолет Чкалова) к перелету, обеспечив окончание всех испытаний в воздухе к 12 июня, и к 20 июня подготовить самолет АНТ-25 №1 как запасной, установив на нем автопилот.

Начальнику ЦИАМ (Центральный институт авиационного моторостроения) Беляевскому предписано обеспечить работы по приемке новых моторов с завода и контроль за их работой на самолетах.

Далее события разворачиваются так. 8 июня вышло еще одно постановление Политбюро "О беспосадочном перелете т. Чкалова" (44). В нем говорится: "Разрешить беспосадочный перелет по следующему маршруту: Москва - Земля Франца Иосифа - Северный полюс - Северная Америка". Утвержден экипаж в составе Героев Советского Союза, командира экипажа, летчика-испытателя В.П. Чкалова, второго пилота, летчика-испытателя Г.Ф. Байдукова, штурмана, инженера 1-го ранга А.В. Белякова.

Для организации перелета была создана правительственная комиссия. В нее вошли Народный Комиссар Оборонной Промышленности СССР М.Л. Рухимович (председатель), Заместитель Наркома Оборонной Промышленности СССР М.М. Каганович, Заместитель Наркома Обороны, начальник ВВС РККА Командарм 2 ранга Я.И. Алкснис и Заместитель начальника Главсевморпути Н.М. Янсон.

На Наркомат Обороны возлагалось обеспечение связи во время перелета, метеобслуживание совместно с Главным Метеорологическим Управлением, подготовка аэродромов и радиостанций по маршруту перелета на территории СССР.

М.М. Кагановича обязывают зарегистрировать перелет в Международной Федерации. Из резервного фонда СНК СССР было отпущено в распоряжение Кагановича для организации перелета 1 000 000 рублей и в иностранной валюте 150 000 долларов.

В двенадцатом пункте постановления указано: "Обязать все перечисленные организации иметь готовыми к вылету и проверенными материальную часть, летный состав, метеослужбу, связь к 12 июня 1937 года. Вылет произвести в соответствии с благоприятными метеорологическими условиями".

Итак, намечена предварительная дата вылета экипажа Чкалова - 12 июня 1937 года.

В архиве ГАРФ в документах ДОСААФ СССР (45) я нашла письмо М.М. Кагановича от 8 июня, адресованное Центральному Аэроклубу, о регистрации перелета Чкалова в Международной Федерации. В письме указан ориентировочный срок вылета 13 июня. В письме от 9 июня в тот же адрес Каганович пишет о необходимости "снестись с национальной Авиационной Ассоциацией США".

6 июня, как пишет Байдуков (46), их самолет АНТ-25 разбились. Самолет "И-5", пилотируемый комдивом Баженовым, начальником научно-испытательного института ВВС, планируя на посадку, зацепил колесами шасси за правое крыло АНТ-25. В результате в консоли крыла образовалась огромная дыра.

Предварительный осмотр показал, что авария серьезная, и было сделано заключение, что самолет надо разбирать и везти на завод. Но специалисты из КБ Туполева убедили всех, что через неделю можно будет опробовать самолет в воздухе. 14-15 июня ремонт самолета был закончен.

Возможны две причины, по которым задержался вылет самолета Чкалова, намеченный постановлением Политбюро на 12 июня (44): синоптики определили 18-24 июня как наиболее благоприятные дни для вылета и поломка самолета.

В телеграмме от 12 июня в Вашингтон (45) написано, что вылет самолета Чкалова задерживается по метеорологическим условиям.

Следующим постановлением Политбюро от 10 июня (48) был утвержден состав экипажа С.А. Леваневского: второй пилот Н.Г. Костанаев, штурман В.И. Левченко, первый бортмеханик Г.Т. Побежимов и второй бортмеханик Н.Н. Годовиков.

11 июня Политбюро рассматривает вопросы Комитета Обороны.

Отдельным пунктом стоит "Утвердить следующее решение Комитета Обороны: О полете т. Громова по маршруту Москва - Северный Полюс - США.

Разрешить полет экипажу в составе т.т. Громова, Юмашева, Данилина по маршруту Москва - Северный полюс - С.Ш.А. одновременно с полетом экипажа т.т. Чкалова, Байдукова и Беякова." (49).

Однако слово "одновременно" встречается только в этом постановлении и попало в него, как я думаю, из предложений Громова по предстоящему перелету, так как из документов, приведенных ниже, следует, что эти два перелета сразу же были разнесены во времени и экипажи должны были стартовать с интервалом минимум в две недели.

Так, 11 июня М.М. Каганович пишет в Центральный Аэроклуб письмо (47) следующего содержания: "Прилагаю при сем заявление героя Советского Союза тов. ГРОМОВА М.М. прошу оформить заявку и обеспечить возможность фиксирования рекорда. Ориентировочный срок вылета после 19-го июня с/г.

Прошу выделить спортивного комиссара для оформления заявки установления на месте (Щелково) совместно с инж. СТОМАНОМ мест и порядка пломбирования.

Спортивный комиссар должен захватить с собой футляр барографа для изыскания мест его расположения в самолете (т.к. машина сильно загружена) и его укрепления...".

Из приведенного письма видно, что в тот же день 11 июня появляется новая дата вылета Громова - "после 19 июня".

13 июня Рухимович выпускает приказ по Наркомату Оборонной Промышленности (50), в котором назначается тот же наземный экипаж, что и по перелету Чкалова (43), и ответственным за подготовку материальной части снова назначен В.И. Чекалов.

Далее записано: "Материальную часть иметь готовой для тренировочных полетов к 15/VI и готовой к вылету к 25/VI с.г."

Как следует из этого приказа, вылет экипажа Громова намечен не ранее 25 июня.

Только 19 июня вышло очередное постановление Политбюро (51), на котором рассматривался вопрос Рухимовича о выделении средств на организацию перелета: "Для организации перелета экипажа в составе т.т. Громова, Юмашева, Данилина по маршруту Москва - Северный полюс - США, отпустить из резервного фонда СНК СССР в распоряжение тов. Кагановича М.М. 1.000.000 рублей и 100.000 долларов".

В телеграмме начальника Центрального Аэроклуба СССР, направленной в АВИЭШЕН - ОТТАВА от 22 июня написано: "Между июнь 26 июль 5 Сов. самолет АНТ-25 экипажем Громов, Юмашев, Данилин вылетает Москва США через Сев. полюс" (47).

Экипаж Чкалова из-за погоды, оттянув срок вылета с 12 июня (по решению Политбюро), стартовал 18 июня в 04 час 05 мин со Щелковского аэродрома. 20 июня экипаж после перелета в тяжелейших метеорологических условиях успешно совершил посадку в городе Ванкувере штата Вашингтон.

Экипаж же Громова остался ждать решения о назначении контрольных пунктов в Канаде и регистрации перелета для установления мирового рекорда.

Из документов ДОСААФ СССР о регистрации перелетов Чкалова и Громова (45, 47) у меня сложилось впечатление, что после принятия постановления от 11 июня о перелете Громова цели двух экипажей были определены. Экипаж Чкалова летит первым и "осуществляет полет именно через Северный полюс", как писал Леваневский, а экипаж Громова должен установить рекорд дальности полета по прямой.

Из документов ДОСААФ СССР (45) видно, что экипажу Чкалова не определяют контрольных пунктов, над которыми должен пролетать самолет, не назначают спортивных комиссаров, и дело о регистрации ожидаемого рекорда дальности как бы прекращается. Из этого следует, что если бы экипаж Чкалова пролетел дальше Ванкувера и превысил существующий на тот момент рекорд дальности, то он просто не был бы зарегистрирован. Поэтому Чкалов мог сесть в любой точке США, что и было ему предписано решением Политбюро.

В деле (47) есть письмо начальника Центрального Аэроклуба СССР, адресованное Громову, где назначены конкретные пункты регистрации пролета самолета:

"Согласно Вашей просьбы мною назначены спортивные комиссары в следующих пунктах: (будут использованы для расчетов, необходимые из них)

1. Остров Колгуев - 48°48', 69°32'
2. М. Кармакулы (Новая Земля) - 52°43', 72°23'
3. Мыс Столбовой (Новая Земля) - 53°55', 73°17'3"
4. Бухта Тихая - 52°50', 80°21'
5. Остров Рудольфа - 58°00', 81°44'
6. "Северный полюс" координаты в зависимости от места нахождения льдины Папанина
7. Дана 22.06 телеграмма в Канаду о назначении спортивных комиссаров в Эдмонтоне. По получении из Канады ответа, сообщу координаты контрольного пункта в Эдмонтоне".

В этом деле имеются телеграммы спортивных комиссаров о регистрации пролета самолета Громова над указанными пунктами.

Таким образом, подготовка к регистрации мирового рекорда экипажа Громова потребовала значительного времени. Помещенная в книге Г. Резниченко (41) и муссируемая в последнее время в периодической печати версия о том, что экипаж Громова должен был вылететь одновременно с экипажем Чкалова и вынужден был остаться из-за того, что мотор с его самолета был переставлен на самолет Чкалова, полностью беспочвенна, что подтверждается приведенными документами.

В газете "Советская авиация" от 20 июня 1957 года Г.Ф. Байдуков написал (52):

"Проанализировав материалы полета, наш экипаж немедленно направил в Москву в штаб перелета свои соображения по улучшениям и доработкам самолета, мотора, приборов и снаряжения. Это было очень важно, поскольку Советское правительство считало главной нашей задачей разведку, исследование нового пути, изучение свойств самолета в условиях полета в Арктике. За нами готовился в такой же путь второй экипаж "АНТ-25" в составе т.т. Громова, Юмашева и Данилина.

Учитывая наш опыт и советы, экипаж М.М. Громова сократил состав предметов снаряжения. Это позволило увеличить запас горючего примерно на 500 км пути, взять втрое больше кислорода и антиобледенительной жидкости для воздушного винта".

Эти рекомендации экипажа Чкалова были направлены на то, чтобы побитие рекорда состоялось наверняка.

Несколько слов о моторе на самолете Громова. Цель перелета Громова - установление мирового рекорда дальности полета по прямой - требовала большого запаса горючего или его экономии в процессе полета. Поэтому на самолет Громова, как пишет в газете Военно-воздушной академии имени профессора Н.Е. Жуковского начальник академии генерал-полковник авиации В.В. Коваленок (53), установили мотор, который работал на старом горючем: "На этом горючем был установлен в 1934 году мировой рекорд дальности полета АНТ-25 по замкнутому маршруту. Новое горючее для мотора самолета Чкалова нельзя было на больших высотах обеднять, так как начинались хлопки в карбюраторе. Двигатель, установленный на самолете Громова, допускал обеднение горючей смеси на больших высотах и увеличивал дальность полета".

Интересно, что в АПРФ я нашла письмо в Центральный комитет ВКП(б) инспектора Батароля, назначенного от Главной Инспекции Наркомата Оборонной Промышленности проверять ход подготовки самолетов к перелетам (54), в котором инспектор пишет о том, что горючее "Экстра 100" на больших высотах дает "большие хлопки, что является опасным для мотора. Тов. Громов сам настоял, чтобы ему дали другое топливо...".

Учитывая опыт и предложения экипажа Чкалова, Громов взял дополнительный запас горючего, увеличил запас кислорода, что позволяло ему обходить циклоны на большой высоте не изменяя намеченного курса самолета. Таким образом, для установления рекорда дальности были приняты все меры.

12 июля 1937 года экипаж Громова начал свой перелет. Закончил он его 14 июля на юге США в местечке Сан-Джасинто, пролетев по зачетному пути 10148 км и установив мировой рекорд дальности по прямой.

14 июля, пока экипаж Громова был еще в полете, вышло постановление Политбюро о введении в состав правительственной комиссии по перелетам т.т. Громова и Леваневского вместо Янсона т. Шмидта (55).

31 июля было принято очередное постановление Политбюро (56) о перелете экипажа т. Леваневского на самолете ДВА по маршруту Москва - Северный полюс - США. В постановлении говорится о получении Наркоматом иностранных дел разрешения полета над странами в соответствии с намеченным маршрутом, об отпуске средств в размере 2 500 000 рублей и в иностранной валюте - 75 000 долларов.

К перелету Леваневского все готово. Из постановления Политбюро не ясна только цель перелета. Может быть - это показать всему миру, что Северный полюс освоен советскими летчиками на любом типе самолетов и доступен как кратчайший путь между СССР и США.

12 августа в 18 час. 15 мин по московскому времени начался перелет экипажа Леваневского по маршруту Москва - Северный полюс - США.

В 13 часов 40 мин. следующего дня самолет достиг Северного полюса. После перелета через Северный полюс на 120-200 километров ближе к Аляске, связь с экипажем прекратилась. В 14 час. 35 мин была получена последняя радиограмма.

Хочу привести письмо от 21 сентября 1937 г. (57) Зав. отделом науки, научно-технических изобретений и открытий ЦК ВКП(б) т. Баумана председателю правительственной комиссии по организации перелета СССР - США тов. Рухимовичу:

"По поступившим в отдел Науки ЦК ВКП(б) материалам парторганизации ЦАГИ выявляется, что в технике подготовки перелета т. Леваневского на Н-209 было допущено ряд серьезных ошибок, которые могли в той или другой мере обусловить срыв перелета.

...Многokратный опыт подготовки дальних перелетов, имеющийся в ЦАГИ, не был привлечен к подготовке перелета Н-209, хотя на это дело был дан весьма малый срок в 2 месяца. Отмечается хаотичность в подготовке: взвешивание самолета перепоручалось техникам, при чем только на Щелковском аэродроме обнаружилось увеличение взлетного веса на 2 тонны; самолет во время работы в нем оставался без надлежащего надзора со стороны технически ответственных лиц и т.п.

Только во время подготовки выявился неправильный выбор колес, т.к. они были рассчитаны на нагрузку в 18 тонн при весе машины в 35 тонн. Подготовка винтомоторной группы не была поручена первоклассным работникам, причем не было учтено заявление инж. Погоского (участника подготовки перелета АНТ-25) о необходимости смены винтомоторной группы.

Кроме того, указывается, что экипаж самолета полностью не изучил работу приборов и аппаратуры, не была также обеспечена смена штурману и радисту. Предварительные длительные полеты в облаках не были проведены. По мнению специалистов, для такого тяжелого перелета в условиях Арктики, который предстоял самолету Н-209, требовалось провести тренировочный полет не менее 30 часов, проведен же был полет продолжительностью только в 10,5 часов...".

Следует отметить, что еще в первой декаде июня председатель правительственной комиссии Рухимович выпустил Постановление (58), в котором говорится: "Перелет через Северный Полюс на самолете конструкции тов. БОЛХОВИТИНОВА совершать на первом экземпляре, как имеющем около 200 часов налета". Было рекомендовано до вылета самолета по маршруту через Северный полюс провести тренировочные полеты внутри Союза. После этих полетов необходимо сменить моторы и налетать еще около 20 часов. Только после этого, в соответствии с результатами тренировочных полетов, комиссией может быть принято решение о перелете через Северный полюс.

Приведу еще докладную записку от 11 августа, в которой говорится о состоянии подготовки самолета Н-209 для дальнего перелета экипажа Леваневского (59): "4-х моторный самолет Н-209 построен на заводе №22 в 1935 г. До подготовки к дальнему перелету налетал 115 часов. За время подготовки к дальнему перелету на нем налетали 47 часов, в том числе на моторах идущих в перелет 19,5 часов...

Полетный вес самолета при старте будет 34700 кг... Дальность самолета при указанном весе и запасе горючего будет 8440 км... Продолжительность перелета в зависимости от атмосферных условий будет продолжаться от 29 до 38 часов. Средняя скорость будет 180-230 км. При вылете из Москвы в 17 час. самолет будет в Фербенксе на следующие сутки в 22 часа по московскому или в 11 час. по местному времени...

Маршрут полета предполагается Москва - Архангельск - о. Рудольфа, Северный полюс - Фербенкс. Дальнейший маршрут полета намечается Фербенкс - Эдмонтон (Канада) - Чикаго - Нью-Йорк с посадками в Эдмонтоне, Чикаго и Нью-Йорке. Решение о продолжении полета будет принято после перелета в Фербенкс". Этот документ интересен тем, что впервые рисует полный маршрут перелета экипажа Леваневского.

Хотелось бы привести еще два документа: справку начальника XI отдела ГУГБ НКВД (60) и письмо в ЦК ВКП(б) от инспектора Главной Инспекции НКОП (54).

В справке (60) говорится: "По имеющимся материалам, неудача перелета ЛЕВАНЕВСКОГО, является результатом неудовлетворительной технической подготовки материальной части самолета "Н-209" и в известной степени - ненормальных взаимоотношений его экипажа перед полетом.

...В период тренировочных полетов, несколько раз, вследствие вибраций происходили разъединения трубопроводов и образование трещин в выхлопной системе. Недостаточное охлаждение калорифера обогревающего от выхлопных труб, карбюраторы моторов, угрожало прожогом стенок труб и воспламенением бензина. ПОБЕЖИМОВ видел эти недостатки и говорил, что работники завода № 22 где происходила подготовка самолета, не слушали его советов, штаб перелета почти устранил экипаж от участия в подготовке, а Управление Полярной авиации занималось преимущественно покупкой предметов ширпотреба для экипажа.

...По данным агентуры, вероятными причинами неудачи перелета является прорыв трубок маслопровода от закупорки по атмосферным условиям и рецидив тех дефектов, которые наблюдались при тренировочных полетах.

По тем же данным отсутствие связи с самолетом очевидно объясняется поломкой радиации при вынужденной посадке, так как радиация поставлена в кабине штурмана в носовой части, а не в хвостовой как обычно и в этом случае более уязвима".

Во втором письме (54) от 21 августа по поводу аварии самолета Леваневского написано: "Организация была очень плохая, Фролов ведущий инженер Н-209 и конструктор инженер Болховитин не имели опыта в подготовке в такой полет машин, они день и ночь работали сами больше, чем руководили..."

...Т. ЛЕВАНЕВСКИЙ - командир корабля сам мало бывал на Аэродроме, сам машину Н-209 не знал и на ней с большим грузом не взлетал.

...Экипаж на больших высотах с кислородом почти не летал, таким образом, он не был оттренирован, а также в слепую и ночью мало готовился. Графики Леваневский данной машины не знал и отказался их сдавать, т.е. не пришел для проверки.

...Колеса на Н-209 поставлены без госиспытания для 35 тонн... Решили улучшить сплав колес, но они испытания не прошли, что могло отразиться при вынужденной посадке самолета.

...Обо всех недостатках 22 или 23 июля 1937 г. я доложил органам НКВД".

Из всех приведенных писем можно сделать вывод, что машина и экипаж были практически не готовы к перелету.

В августе, сентябре и октябре идут усиленные поиски самолета Леваневского. Принимается ряд постановлений Политбюро, в одном из которых от 14 августа (61) утвержден план мероприятий по розыскам самолета Н-209: "Ледоколу "Красин", находящемуся у берегов Чукотского моря, немедленно направиться к мысу Шмидта, взять на борт 3 самолета Р-5 с экипажами и горючим, направиться к мысу Барроу и от него на север, насколько позволят льды (предположительно 74°), где служить базой для полетов Р-5". Гидрографические суда мобилизованы для использования в качестве дополнительных баз и подвоза угля, подготовлены к вылету три самолета ТБ-3 и под командованием Водопьянова, Молокова и Алексеева направлены на остров Рудольфа. Самолеты Сикорского и Дугласа вылетают на остров Диксон.

Однако поиски не принесли положительных результатов. Они превращаются только в марте 1938 года.

Во время последнего перелета через Северный полюс в Америку погибли прекрасные летчики и штурманы во главе с Героем Советского Союза С.А. Леваневским.

Письмо Шмидта (6) в 1935 году оказалось пророческим. Найти самолет Леваневского в бесконечных просторах Арктики оказалось невозможным. В его поисках активно принимала участие и американская сторона.

В память об этом замечательном летчике Николаевской школе морских летчиков присвоено имя Леваневского, принят в эксплуатацию ледокольный пароход "С.А. Леваневский" (62), названы улицы его именем.

Что же принес нашей стране 1937 год по покорению Северного полюса: два замечательных перелета через Северный полюс в Америку.

ПЕРВЫЙ ЭКИПАЖ В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова, А.В. Белякова проложил путь через Северный полюс, неизведанные просторы Арктики на одномоторном самолете АНТ-25 Главного конструктора А.Н. Туполева с мотором советского производства конструктора А.А. Микулина, продемонстрировав достижения нашей авиации.

ВТОРОЙ ЭКИПАЖ М.М.Громова, А.Б. Юмашева, С.А. Данилина, пролетев через полюс, показал миру, что это не случайность, а уже закономерность. И главным достижением второго экипажа было установление мирового рекорда дальности по прямой линии и международного рекорда по классу "С" на одномоторном самолете АНТ-25.

Политический, деловой и ученый мир Америки, да и всего мира высоко оценил значение этих двух перелетов.

Выдающийся канадский полярный исследователь, президент "Клуба исследователей" Вильямур Стефанссон в своей статье "Заслуга героев", написанной после перелета экипажа М.М. Громова, переведенной и напечатанной в газете "Известия" 23 августа 1937 года, написал: "Три героя - Громов, Юмашев и Данилин - осуществили мечту, веками владевшую умами человечества: вместе с Чкаловым, Байдуковым и Беляковым они проложили великую трансарктическую трассу. На памятнике, который воздвигнет им человечество, должны быть высечены слова: "До них земля по своим путям сообщения казалась цилиндрической. Они воистину превратили ее в шар".

В городе Ванкувере в 1974 году создан и до сих пор действует Чкаловский комитет, об организации которого американская сторона поднимала вопрос уже в 1937 году, установлен в 1975 году монумент, создан в 1997 году мемориальный комплекс на месте посадки самолета АНТ-25 экипажа Чкалова. В городе Сан-Джа-синто, где сел самолет Громова, также установлен монумент.

На приеме в честь советских летчиков В. Чкалова, Г. Байдукова и А. Белякова, устроенном "Клубом исследователей" и Русско-американским институтом 30 июня 1937 года в Нью-Йорке под председательством доктора Вильямура Стефанссона, Чкалов в своей речи сказал: "...Никакие циклоны, никакое обледенение крыльев самолета не могли остановить нас, так как мы знали, что выполняем желание всего нашего народа передать его дружеское отношение к народам Америки.

... Даже сегодня я моя страна вам плохо известна, за границей так много вымыслов и клеветы о ней. Точно так же, как мы боролись с циклонами, обледенением самолета, наша страна пройдет через испытания, непонимание и клевету, и все люди на планете увидят ее истинное лицо.

Примите искренние дружеские пожелания от 170 миллионов советских людей, которые мы принесли вам на крыльях самолета".

Мое мнение о гибели отца

"Он отдал

Молодое мужество

Самой памятной стране..."

Николай Асеев

Писать о гибели человека трудно, ну а о гибели своего отца - слишком тяжело. Я до сих пор без внутреннего содрогания не могу читать бесстрастные объяснения и оправдания, бесчисленные перечисления дефектов самолета И-180, так как за всеми ними стоит человек, о котором попросту забыли.

Уже давно в нашем государстве забыт человек, создатель всех его благ, процветания и славы. Государство перемальвает этого человека жерновами и, не дай Бог, попасть под эти жернова. Вот с этих позиций я бы и хотела посмотреть на гибель Героя Советского Союза Валерия Павловича Чкалова.

Но сначала необходимо проследить за ключевыми событиями последнего года жизни отца, так как, с моей точки зрения, его гибель не была сиюминутной трагедией. Государственные жернова медленно, но верно начали свою работу задолго до его гибели.

Итак, 1937 год. Легендарный перелет через Северный полюс в Америку, прославивший экипаж самолета АНТ-25 В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова и А.В. Белякова на весь мир. Имена этих героев, их фотографии были на страницах зарубежных журналов, особенно американских.

Конец 1937 года для В.П. Чкалова ознаменовался большим событием: он был избран в Верховный Совет СССР депутатом Совета Национальностей. Избирался он по Горьковскому избирательному округу. Интересно письмо отца, написанное в Горьковскую окружную избирательную комиссию по выборам в Совет Национальностей Верховного Совета СССР (63): "Приношу глубокую благодарность за доверие всем товарищам избирателям, выдвинувшим мою кандидатуру в Совет Национальностей Верховного Совета СССР.

ЦК ВКП(б) дал мне указание снять свою кандидатуру в других округах и баллотироваться по Горьковскому избирательному округу, - на что я и даю свое согласие".

Почему я привела это письмо? Меня поразила фраза - "ЦК ВКП(б) дал мне указание снять свою кандидатуру в других округах...". Значит, Чкалова выдвигали во многих округах, т.е. его популярность в стране была огромной.

Напишу нескромно, но это то, что писалось и говорилось в те годы об отце: Герой Советского Союза, летчик-испытатель, депутат. Он находит нужные слова с рабочим, колхозником, с творческой интеллигенцией и военными специалистами, с его мнением считаются. Авторитет Чкалова огромен, он не просто летчик-испытатель, он уже государственный деятель. К нему, как к депутату, приходят пачки писем с различными просьбами, он ни одно письмо не оставляет без ответа.

Смерть такого популярного человека уже не может быть просто случайностью и я нашла подтверждение своим мыслям в документах разных архивов.

О гибели отца его другом и другом нашей семьи Героем Советского Союза, генерал-полковником авиации Георгием Филипповичем Байдуковым написана, с моей точки зрения, наиболее правдивая, высокопрофессиональная статья (64). Для ее написания он использовал материалы по катастрофе самолета И-180, найденные им в архиве музея имени Н.Е. Жуковского.

Хочу заметить, что в Российском Государственном архиве экономики (РГАЭ) и Центральном Государственном архиве Московской области (ЦГАМО) я нашла документы не только подтверждающие выводы Г.Ф. Байдукова в его статье, но дающие еще новый дополнительный материал о спешке, с которой подготавливали самолет И-180 к первому испытанию в воздухе.

Воссоздать полную картину испытания, катастрофы самолета и гибели отца помогли мне документы, выявленные в Архиве Президента и предоставленные Центральным архивом Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

В Акте комиссии по расследованию катастрофы самолета И-180, назначенной Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП (б) в составе комдива Алексеева (председатель), Репина, Громова, Байдукова, Кашина и Супруна, говорится (65):

"...Причиной вынужденной посадки Комиссия считает отказ мотора в результате его переохлаждения и ненадежной конструкции управления газом.

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 управлял самолетом и пытался сесть и сел вне площади, занятой жилыми домами.

Комиссия установила:

1). Самолет, мотор, винт, карбюратор были опытные и в воздухе до этого не были, что обязывало организаторов полета проявить особое внимание и осторожность подготовки к этому полету, что фактически сделано не было.

2). На самолете отсутствовала система регулируемого охлаждения, без чего производство полета и особенно первого вылета в морозный день (минус 25°) было чрезвычайно опасно.

Устройство жалюзей предусматривалось (показание инженера - конструктора КУН), но выполнено не было.

3). Самолет был выпущен в полет 15-го декабря с рядом неустраненных дефектов, вследствие которых Союзным Правительством был запрещен полет именно на этом самолете 12 декабря.

4). Подготовка самолета к полету с момента вывода на аэродром 7.XII. 1938 г. происходила в условиях исключительно вредной спешки при фактической обезличке и безответственности за это ответственное дело.

В результате такой обстановки летчик шел в полет не представляя себе особенностей самолета, его состояния и обстановки, в которой происходила подготовка самолета...

Устанавливая непосредственные причины и обстановку катастрофы Комиссия считает, что они являются следствием следующих моментов:

1. Директор завода УСАЧЕВ проводил вредную, недопустимую и ничем неоправдываемую спешку в подготовке машины к вылету. Так, например, выпуск из производства самолета И-180 намечался им к окончанию в сроки 29/X, 7/XI, 15/XI, 25/XI без достаточных оснований для этого.

Директор УСАЧЕВ, командуя непосредственно техником машины И-180, через головы его начальников, создавал безответственное отношение людей к своей работе.

3. Совершенно нетерпимое, безответственное отношение конструкторов завода, в частности зам. главного конструктора т. ТОМАШЕВИЧА, к решению серьезнейших вопросов, в которых часто они являются и некомпетентными. Например: а) на И-180 снята вторая бензо-помпа вопреки возражениям моторного завода; б) самолет выпущен в полет с заведомо скверной конструкцией управления газом, в) 12.XII вылет был разрешен с 46 дефектами.

5. ...Комиссия, опросив 25 человек, в том числе ПОЛИКАРПОВА, его заместителя, начальника ОТК, ведущих инженеров и друг, не могла установить лиц персонально ответственных за решение вопроса об окончательной готовности самолета и экипажа к полету.

6. Четкого, конкретного руководства заводом со стороны Первого Главного Управления НК ОП (Беляйкин) нет...

На основе общего анализа катастрофы самолета И-180 Комиссия единодушно пришла к выводу, что гибель т. ЧКАЛОВА является результатом расхлябанности, неорганизованности, безответственности и преступной халатности в работе завода № 156..."

Такое заключение 60 лет назад дала Правительственная Комиссия на основании тех документов, которые ей были предоставлены. Однако существовали еще документы, тщательно скрытые от глаз членов Комиссии, найдя и ознакомившись с которыми Г.Ф. Байдуков сделал вывод, "что Чкалова фактически убили, обязав его вылетать на недоделанном самолете" (64).

Как проводилась подготовка самолета И-180 к летным испытаниям можно проследить по документам, хранящимся в фонде Н.Н. Поликарпова, в деле "Переписка по самолету И-180" за 1938 год в ЦГАМО.

10 апреля 1938 года. Н.Н. Поликарпов - С.И. Беляйкину (66): "...Сегодня у нас на заводе № 156 состоялась предварительная Макетная Комиссия от НИИ ВВС по самолету

Мы можем внести все пожелания в макет в течение ближайшей шестидневки, но предъявления доведенного макета основной Макетной Комиссии ВВС задерживается отсутствием Технических Требований ВВС...

Отсутствие указанных Технических Требований ВВС тормозит развертывания работы по заданиям Правительства и не гарантирует нас от могущих быть переделок и доводок".

5 мая Поликарпов пишет письмо в ЦАГИ о проектировании скоростного винта к одноместному истребителю И-180.

1 июня Поликарпов - Беляйкину (67): "Сообщаю, что тактико-техн. требования к одноместному скоростному истребителю (И 180) получены: 1-я часть - 31/V и 2-я, общая часть - 23/V - 38 г.

В требованиях имеются неприемлемые для нас пункты, мы уже заканчиваем изготовление рабочих чертежей...".

Итак, технические требования на самолет И-180 получены и можно назначать макетную комиссию.

4 июня выходит Приказ Управления ВВС РККА о назначении макетной комиссии для рассмотрения макета самолета И-180 конструкции инженера Поликарпова (68): "...Рассмотрение макета произвести не позднее 8 июня с.г. Акт макетной комиссии представить не позднее 13 июня с.г."

Протокол осмотра макетной комиссией макета самолета И-180 готов только 20 июля 1938 года, исх. №0114. В протоколе записано (69):

"п. 32. Есть опасения, что выпуск данного с-та будет лимитироваться выпуском мотора М88...

п.33. Гл. Констр. Поликарпову подготовить макет винтомоторной группы и предъявить дополнительно макетной комиссии".

Значит макета винто-моторной группы в июле еще нет.

7 июня. Из письма Поликарпова - Беляйкину (70):

"...Так как по Правительственным срокам мы должны выстроить И180 (скоростной истребитель) к концу года, то мы развернули проектирование его не дожидаясь Технических требований ВВС на него, а в июне оканчиваем разработку конструктивных чертежей и с начала июля начинаем постройку указанного с-та. Свои разногласия мы представим Вам дополнительно..."

16 августа 1938 года выходит приказ Народного Комиссара Оборонной Промышленности Союза ССР М.М. Кагановича (71), в котором говорится:

"Придавая исключительное значение быстрейшему выпуску опытных самолетов И-180 конструкции тов. Поликарпова, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Закончить постройку самолета И-180 с мотором М-88 к 20/X - с.г. и самолета И-180 с мотором М-62 - к 10/XI - с.г.

2. Директору Завода № 156 т. Усачеву и Техническому Директору Завода № 156 т. Поликарпову работы вести при обязательном обеспечении окончания постройки самолетов И-180 в указанные сроки..."

Далее идут пункты, обязательные для смежников, участвующих в выпуске этих самолетов.

В этом приказе меня удивили мягкие обтекаемые формулировки, совсем не характерные для руководящих приказов со словами в повелительном наклонении: обязать, выполнить, сдать и т.д.

Посмотрев на подпись исполнителя этого приказа, я все поняла. Исполнителем, а значит "сочинителем" этого приказа значился директор завода № 156 Усачев.

Я всю жизнь проработала в одном из закрытых НИИ "оборонки", и знаю, когда в институте идет второстепенная работа, руководство готовит приказ вышестоящей организации для поднятия престижа работы, в основном, для смежников.

Я достаточно внимательно просмотрела приказы Наркомата Оборонной Промышленности за 1938 год в РГАЭ и не нашла в перспективных планах Наркомата самолета И-180.

Можно сделать вывод о том, что самолет И-180 не должен быть обязательно выпущен в 1938 году и не было никакой спешки с его предъявлением и сдачей.

Почему же Усачев подготавливает такой приказ? Может потому, что он недавно назначен директором завода и надо показать положительные результаты своей руководящей работы? А может быть с иной целью, неизвестной нам?

Как бы там ни было, работа по выпуску самолета И-180 продолжается с еще большей спешкой и недоделками.

8 сентября Поликарпову стало известно (72), что завод № 156 может рассчитывать на получение только одного редукторного мотора М-88 для первого самолета И-180. Под этот мотор заказаны винты ВИШ-3Е и ВИШ-23Е (винт с изменяемым шагом).

22 сентября макетная комиссия по осмотру винтомоторной группы самолета И-180 подписывает протокол (73), в котором говорится:

" 1. Макет с М-87 не дает полного представления о расположении всех агрегатов мотора М-88. Не показаны следующие агрегаты:

а). Управление двухскоростным нагнетателем мотора М-88.

б). Управление автоматом постоянства оборотов мотора.

в). Привод синхронизатора.

г). Места разъема капота для осмотра монтажа и демонтажа агрегатов мотора.

д). Карбюратор и магнето представлены в виде деревянных бобышек (моделей), а не в их действительном виде, почему не представляется возможности судить об управлении мотором...

3. Расположение маслобаков таково, что масло-помпы находятся выше (почти на середине высоты баков) нижнего днища баков. Необходимо разместить маслобаки так, чтобы нижнее днище их было выше или на одном уровне с маслопомпой. Наличие двух маслобаков является оригинальной маслосистемой на данном самолете. Такая система не проверена в работе. Не исключена возможность неравномерной выработки масла и подсоса воздуха в маслопомпу. Кроме того два бака представляют большую трудность их проектирования и усложняют условия эксплуатации.

4. Верхние выхлопные патрубки расположены так, что выхлопные газы будут слепить летчика, загрязнять козырек и кабину отработанными газами. Нижние выхлопные патрубки двух полукolleкторов выведены вниз фюзеляжа рядом с карбюратором, что опасно в пожарном отношении...

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Макет винтомоторной группы самолета И-180 предъявлен неудовлетворительным и должен быть доделан с устранением указанных недостатков и предъявлен для утверждения".

Из этого документа следует, что винтомоторная группа самолета была предъявлена 22 сентября не только с дефектами и оригинальными "нововведениями", не проверенными в работе, но и с отсутствием многих узлов, в частности, мотора М-88.

Это подтверждается докладной запиской Поликарпову от 17 октября, что редукторный мотор М-88 с синхронизаторами отсутствует, и что получена телеграмма об отгрузке его 18 октября (74).

Интересно письмо Поликарпова Беляйкину (75), написанное в это же время: " В виду отказа 18-го ГУ НКОП предоставить для самолета И-180 мотор М-88 безредукторный, нами был дан заказ на винты типа ВИШ-ЗЕ и ВИШ-23Е (под М-88 редукторный) в 1-й отдел ПГУ за № 1920с от 15 сентября с.г. По имеющимся у нас сведениям до 19 октября заказ на винты находится в 18 ГУ НКОП и до завода № 28 и Комбината № 150 не дошел.

Настоящее положение дел внушает опасение, что выпуск самолета И-180 (первый экземпляр) может быть задержан отсутствием винта ВИШ-ЗЕ и посему прошу вашего содействия в получении нами винта ВИШ-ЗЕ к сроку выпуска первого экземпляра самолета И-180".

Из этого письма следует, что конструктивные узлы самолета все время заменялись и к 19 октября заказ на винты не дошел еще до их изготовителей.

27 октября Поликарпов пишет Беляйкину (76): "По полученным сведениям стало известно, что мотор М-88 изготавливается без синхронизатора и что чертежи на последний находятся еще в стадии разработки...".

До испытания самолета Чкаловым остается всего полтора месяца. Во второй декаде ноября отца отпускают в отпуск, не надеясь, видимо, сдать самолет к сроку.

25 ноября Поликарпов получает от старшего инженера моторного отдела НИИ ВВС военинженера 2 ранга Климова "Замечания по предварительному осмотру ВМГ (винтомоторная группа) по 1 экз. самолета И-180" (77). В пункте 6 говорится: "Вопреки решения макетной комиссии от 22.IX-38 г. система масляных баков и их расположение выполнены по первоначальному варианту без учета решения макетной комиссии".

Обращает на себя внимание письмо директора завода № 29 Чернышева директору завода № 156 от 27 ноября (78):

"На Ваш запрос от 15/XI-38 г. № 2528с сообщаю, что максимальные обороты мотора М-88 можно доводить до 2600 об/м. (основное длительное испытание мотора) для еще большего увеличения допустимого числа оборотов мотора при пикировании нам необходимо провести специальное испытание (испытание мотора на 2700-2800 об/мин.) ответ дадим к 10/XII-38 г;

Мотор М-88 редукторный не предназначался для постановки на истребитель, поэтому не имел синхронизаторов. Синхронизаторы намечалось выпускать вместе с безредукторной машиной.

В настоящее время запроектирован привод к синхронизаторам, для постановки на имеющийся у Вас мотор - привод будет выслан 1/1-1939 г...

Одна из последних фотографий В. П. Чкалова. Горький, ноябрь 1938 года.

Для проведения испытаний будет выслан работник опытного Отдела завода".

Как следует из этого письма, завод № 156 просит увеличить обороты мотора М-88, видимо, не выполняя тактико-технические требования ВВС РККА.

7 декабря старший военпред завода № 156 Бровка пишет Главному Конструктору завода №156 письмо (79): "Прошу Вашего распоряжения об устранении ниже-следующих дефектов и отступлений от тактико-технических требований на самолете И-180: 1. Вопреки требованиям масло-баки и бензобак поставлены без протекторов протектирование всех баков обязательно...".

Уже 7 декабря, а самолет практически не готов к первому вылету, имея недоделки и серьезные недоработки.

Я так много привела выдержек из документов для того, чтобы показать, что собой представлял этот самолет, в какой обстановке проводились его проектирование и постройка, как шла его подготовка к предъявлению на заводские испытания.

Про самолет И-180 И.Г. Грабкин писал (80): "...по внешнему виду ...во многом походил на И-16, однако имел по сравнению с ним большие размеры и больший вес... Самолет строили в расчете на то, что он заменит И-16 и станет таким же массовым и популярным истребителем, а его данные будут удовлетворять требованиям не только 1938 года, но нескольких последующих лет..."

Из отзыва по эскизному проекту И-180 от 26 марта 1938 года (81):

"...5. По летным данным самолет не удовлетворяет цифрам плана опытного строительства 1938-39 г. но это зависит в большой мере от данных мотора. Если мотор М-88 с двухскоростным нагнетателем даст 1000 л.с. на 6000 м, то требуемые планом скорости будут получены..."

6. Для быстрой модификации самолета И-16 самолет строить нужно".

Как развивались события дальше, можно проследить по различным ктам и официальным документам, по письмам Л.П. Берия, объяснительным запискам, написанным в аварийную комиссию,

15 декабря в ЦК ВКП(б) И.В. Сталину и В.М. Молотову было направлено "Краткое сообщение" (82), подписанное директором завода № 156 М.А. Усачевым, техническим директором и главным конструктором завода Н.Н. Поликарповым и заместителем главного конструктора завода Д.Л. Томашевичем, в котором говорится о катастрофе самолета И-180. Приведу из него важные, по моему мнению, выдержки, рисующие подробно картину испытаний самолета в период с 7 по 15 декабря:

"Самолет И-180 является скоростным одноместным истребителем в развитие самолета И-16. На самолете был установлен опытный мотор М-88..."

Самолет И-180 был окончен постройкой на заводе 156 и вывезен на аэродром 7.12.38 года.

С 7.12 по 15.12 с.г. на аэродроме производилась сборка самолета, взвешивание, опробование мотора на земле и устранение выявленных дефектов.

10.12 была произведена первая рулежка самолета на земле, показавшая удовлетворительную работу шасси, тормозов, костыля и мотора. Результаты рулежки занесены в полетный лист.

12.12 с.г. после осмотра самолета и исправления правой амортизационной стойки шасси самолет был пущен на вторичную рулежку во время которой произошла поломка тяги управления нормальным газом мотора. Эта тяга заменена на усиленную к утру 14.12 с.г. и тогда же опробована, на что был составлен специальный акт.

Удовлетворительные результаты обеих рулежек и тщательная неоднократная проверка самолета позволили перейти к оформлению первого вылета для чего составлен специальный акт от 14.12 с.г. на готовность самолета к первому вылету без уборки шасси. Акт составлен и подписан следующими товарищами:

1. Зам. Главного конструктора завода № 156 т. Томашевич
2. Инженер по производству т. Калавержин
3. Ведущий инженер от КБ т. Тростянский
4. Ведущий инженер по эксплуатации т. Лазарев
5. Бортмеханик самолета т. Курагин

6. Начальник ОТК завода 156 тов. Яковлев-Терновский

7. Старшие контрольные мастера т.т. Николаев и Кобзев. Акт утвержден Главным конструктором завода т. Поликарповым Н.Н.

К этому акту была приложена ведомость дефектов, не влияющих на безопасность первого вылета и подлежащая устранению после первых полетов.

Ведомость завизирована лицами, подписавшими акт на готовность самолета к первому вылету.

После составления акта и на основании его был издан приказ по заводу № 156 о выпуске самолета в первый полет без уборки шасси, подписанный Директором завода т. Усачевым.

На основании приказа был выписан Начальником летной станции т. Парай и завизированный т. Чкаловым полетный листок на первый вылет без уборки шасси с ограничением скоростей в зоне центрального аэродрома, продолжительностью 10-15 минут.

15.12. -38 года самолет после тщательного осмотра и опробования мотора на земле в течение 25 минут был предоставлен т. Чкалову для вылета (к этому моменту мотор отработал всего 6 часов 37 минут, из них: на заводе № 29 - 4 часа 30 мин.).

Тов. Чкалов опробовал мотор, управление рулями, закрылками и вырулил на старт.

Самолет оторвался от земли после разбега, примерно в 200-250 метров и, набрав высоту 100-120 метров, с виражем пошел на первый круг. Далее полет продолжался на высоте 500-600 метров.

Закончив первый круг над аэродромом, самолет пошел на второй круг, растянув последний в сторону завода № 22, после чего пошел на посадку. Не доходя до аэродрома один - полутора километра с высоты около 100 метров самолет сделал вираж влево и скрылся за постройками.

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.

Т. Чкалов был тотчас же взят еще живым работниками склада и доставлен в Боткинскую больницу, где скончался через несколько минут".

В своей объяснительной в комиссию по расследованию причин аварии самолета И-180 (83) Главный Конструктор Поликарпов так описал последний полет своего шеф-пилота: "Я видел весь полет В.П. Чкалова и вплоть до последнего разворота полет мне представлялся совершенно нормальным, судя по поведению самолета. После первого круга В.П. пошел на второй круг, видимо, не отметив во время первого круга каких-либо опасных явлений; в конце второго круга, примерно, начиная с радиомачт самолет начал постепенно снижаться, дойдя на последнем развороте до "200 метров; это также не давало оснований для нашей тревоги; и только после выхода самолета на прямую к посадке, за 1 км до аэродрома, на высоте около 100 м самолет развернулся влево и скрылся за постройками. Невидимому причина катастрофы выявилась в этот момент... Самолет весь дошел до земли т.к. нет данных о том, что с него что-либо оторвалось еще в полете; Все изложенное дает основания думать, что причина катастрофы, повидимому, лежит в прерыве работы мотора или в незаборе мотора при резком переходе летчиком с малого газа на увеличенный или же от обрыва тяги нормального газа..."

И.Г. Грабкин (80) более четко определил динамику планирования: "...выяснилось, что самолет снижается не по той траектории, на которую рассчитывал летчик, а по более крутой... Летчик дал газ, а мотор вместо того, чтобы увеличить обороты, заглох. Самолет продолжал снижаться, причем более интенсивно, чем до этого. Замедлить снижение и предотвратить столкновение с землей было уже невозможно."

Проанализирую содержание "Краткого сообщения" (82), в котором, мягко говоря, искажено истинное положение дел.

В "Кратком сообщении" записано: "удовлетворительные результаты обоих рулежек", включая рулежку 12 декабря, когда произошла поломка тяги управления нормальным газом мотора. Если бы это произошло в полете, то вынужденная посадка самолета неминуема. Разве такую поломку можно назвать "удовлетворительными результатами".

10 декабря на летно-испытательной станции еще не было программы предварительных испытаний самолета И-180 (наземных и летных), которая подписана Поликарповым и разослана Белякину и старшему военпреду завода 156 Бровко только 11 декабря (84), и акта о приемке опытного образца И-180 от сборочных цехов завода.

Отсутствие этих документов, как пишет Г.Ф. Байдуков (64), не давало права на выдачу Чкалову задания на проведение первой рулежки 10 декабря.

Только 11 декабря появляются два документа: новая дефектная ведомость и программа испытаний.

В дефектной ведомости 45 пунктов, то есть 45 дефектов и недоработок.

Приведу заключение, которое делает Байдуков (64), просмотрев эту ведомость: "Какой можно сделать вывод, прочитав эту ведомость дефектов? Самый простой: самолет, не имеющий законченного капота мотора, с плохим, слабым коком на носке воздушного винта, самолет не имеющий аэродинамического расчета и расчета на прочность, не только недопустимо выпускать в первый полет, но и опасно производить на нем скоростные пробеги с отрывом на 1-2 метра от земной поверхности".

Следует отметить, что на самолет был поставлен новый, неизученный винт с изменяемым шагом ВИШ-23, у которого значительно (в 4-5 раз) увеличивалось сопротивление на планировании при отказе мотора, о чем в то время не знали ни инженеры, ни испытатели.

Второй документ - программа испытаний, подписанная только 11 декабря, не была согласована с НИИ ВВС, так как была получена Е день вылета, как пишет в своей объяснительной начальник 1-го отдела НИИ ВВС военинженер 1 ранга И.М. Исаков (85).

Во второй части программы испытаний (84) в пункте 1 написано "Пробный полет по кругу, шасси не убирать. Полет - 1, 10-1Е мин.". В этой записи вызывает вопрос фраза "шасси не убирать"

Байдуков в своей статье (64) пишет: "Я хорошо помню, что Главный конструктор Н.Н. Поликарпов, человек способный чет ко формулировать и объяснять разные явления, связанные с катастрофой, не мог толково ответить 17 декабря 1938 год; членам правительственной комиссии на довольно ясный вопрос: "Почему и зачем законтрили рычаг уборки шасси, да так, что даже в чрезвычайно опасных обстоятельствах испытатель не мог использовать весьма эффективную возможность уменьшить лобовое сопротивление самолета и увеличить его подъемную силу?"

Почему был законтрен рычаг уборки шасси, об этом немного позже.

Байдуков нашел очень серьезный по своему содержанию документ, о котором, конечно, не говорится в "Кратком сообщении" и который был скрыт от Правительственной комиссии и от Чкалова. 14 декабря начальник летно-испытательной станции завода (ЛИС) полковник В. Парай и его заместитель по испытаниям А. Соловьев пишут директору завода Усачеву: "Согласно вашего личного приказа доношу, что в ЛИС программа земных испытаний самолета заказа "318" в большинстве своих пунктов к первому полету не выполнена, так как получена в 20 часов 13.12.38 г. Не выполнены следующие пункты:

...3. Обмер крыла и других деталей с целью выявления отступлений в производстве не производилось;

4. Проверка закрылков и механизмов управления закрылками не закончена;

...6. Проверить работу механизма управления шагом винта - не сделано, так как еще не установлен автомат на самолете;

...11. Руление выполнено, подлеты не производились".

Позвольте, как не установлен автомат, ведь уже 14 декабря и завтра, 15 декабря, отец выполняет первый полет!

Заканчивает свою докладную В. Парай так: "По выполнению этой программы требуется составить акт о допуске самолета к испытаниям, но так как эта работа не выполнена, то акт не составлен".

Значит, не выполнена практически вся (11 пунктов из 12, имеющихся в программе) первая часть программы заводских испытаний, самолет к первому вылету не готов, акта о готовности самолета нет.

На самолет был поставлен мотор М-88. Чтобы понять, что было сделано на заводе № 156 с этим мотором, приведу объяснительную записку представителя моторного завода № 29 В.А. Гинзбурга от 16.12.38 года (86):

"В Москву я был направлен для оказания помощи заводу по эксплуатации мотора М-88... Я заметил, что снята левая б/помпа (бензиновая помпа - Б.Ч.), спросил у мастера Лионова кто разрешил. Он ответил, что это по схеме для облегчения веса тогда я заявил что помпу необходимо поставить на место, предупредив тов. Куна и Томашевича.

Тов. Томашевич и Кун хотели соединить одним рычагом сектор нормального газа и форсаж, сектор высотный и переключения скоростей. Я им это заметил и после ряда указаний выехал в Запорожье 20/XI-38 г.

5/XII я возвратился в Москву и 8 /XII позвонил Лионову и предупредил, что завод снимает всю ответственность, если не поставят б/помпу, а также просил чтобы поставили меня в известность, когда будут запускать мотор. 8/XII самолет перевели на аэродром тогда я 9/XII позвонил диспетчеру 8 отдела ЦАГИ и просил пропуск чтобы присутствовать при запуске. Но в пропуске мне отказали мотивировав что у меня нет справки о допуске к секретной переписке. Но я говорил о том, что я прислан директором специально по эксплуатации мотора М-88 и что на аэродром 1-го завода я имею пропуск..."

"По всем правилам того времени присутствие представителя моторного завода при пробежках опытных самолетов было обязательным, - вспоминает Гинзбург (87), - Без подписи представителя Главного конструктора двигателя нельзя было выпустить ни одну опытную машину в полет".

Из этой объяснительной следует, что без разрешения завода была снята бензиновая помпа и внесен ряд "усовершенствований", в результате которых завод снял с себя ответственность за эксплуатацию данного опытного образца мотора.

Таким образом, конструкторы самолета И-180, не задумываясь о последствиях, ввели ряд новшеств, не оправданных здравым смыслом: отказались от регулировки охлаждения, поставили одну бензопомпу без дублирования подачи горючего, расположили маслбак ниже маслопомпы, что не соответствует инструкции по эксплуатации мотора, поставили два бачка вместо одного маслбака, т.е. отказались от известных и проверенных конструкций.

В показаниях заместителя начальника ОТК Комаленкова записано (88): "...Я увидал, что масляного радиатора заслонка закрыта. Я спросил т. Кузакина почему заслонку закрыл. Он мне ответил, что стынет мотор на малых оборотах. Я ему задал вопрос что ты сказал Валерию Павловичу. Он мне ответил, что я сказал ему..."

Подытожим сказанное словами Грабкина (80):

"Непосредственная причина катастрофы была очевидной: внезапная остановка мотора. Нетрудно было установить и причину этого. При планировании с минимальными оборотами, да еще при сильном морозе, который был в тот день, температура головок цилиндров опустилась до того

опасного минимума, при котором наступает переохлаждение мотора и как следствие крайне неустойчивая его работа...

На первом экземпляре самолета И-180 не было устройства, которое могло бы предотвратить переохлаждение. Интенсивность прохода воздушного потока через капот мотора ничем не регулировалась. Сечения на входе и выходе воздуха из капота были рассчитаны на то, чтобы обеспечить работу мотора на максимальных оборотах, предотвратить его перегрев".

Таким образом, на самолете И-180, который должен испытывать отец 15 декабря:

- поставлен опытный образец мотора М-88, который значительно реконструирован заводом № 156 без согласования с заводом-изготовителем;

- законтрен рычаг уборки шасси;

- при поломке 12 декабря тяги нормального газа были сделаны конструктивные доработки, работоспособность которых не была проверена;

- практически не выполнена часть 1-я программы заводских испытаний;

- дефектная ведомость содержит 45 пунктов;

- жалюзи так и не были установлены;

- автомат винта ВИШ-23 работает на двух крайних положениях, и другие "мелочи", как считают директор, главный конструктор и

другие ответственные лица, подписавшие акт о готовности самолета к летным испытаниям.

Обращает на себя внимание, что в "Кратком сообщении" директора завода № 156 ничего не говорится о тех событиях, которые произошли 12 декабря, а именно: приезде представителей НКВД, вмешательстве их в испытание самолета и отмене первого полета, о звонке из Секретариата ЦК ВКП(б), запрещавшем первый полет.

Об этом достаточно подробно написано в письме начальника 1 ГУ НКОП С.И. Беляйкина в Аварийную комиссию (89).

Вот некоторые факты.

12 декабря около 11 часов в 1-й Главк Наркомата Оборонной Промышленности был звонок из НКВД и Секретариата ЦК ВКП(б) о том, что на 12 декабря назначено испытание в воздухе самолета "И-180", самолет должен испытываться Героем Советского Союза Валерием Павловичем Чкаловым. На самолете есть дефекты, поэтому полет должен быть отменен.

Интересно то, что, несмотря на запрет полета и приезд на завод представителя НКВД, Поликарпов доложил Беляйкину, что самолет к полету готов, хотя есть дефекты, не опасные для полета.

Беляйкин сообщил Чкалову и представителю НКВД, что есть распоряжение из ЦК ВКП(б) об отмене полетов и что полеты на сегодня надо отменить. Чкалов сказал, что он сделает только рулежку, при проведении которой сломалась тяга нормального газа мотора.

Как утверждал Беляйкин, за выпуск самолета на испытания отвечает директор завода и главный конструктор и всегда должно испрашиваться разрешение на первый вылет у вышестоящей организации.

Интересна реакция директора завода Усачева на вопрос Беляйкина на каком основании были назначены полеты на сегодня и почему он не поставил об этом в известность Главк? - Усачев ответил, что он собирался позвонить, если бы машина была готова...

Как же так, ведь на 12 декабря был назначен первый полет, а, следовательно, директор завода и главный конструктор считали, что самолет готов к полету?

12 декабря Берия пишет письма Сталину (90), Ворошилову (94) и Молотову:

"Распоряжением директора завода НК ОП №-156 УСАЧЕВА, на центральный аэродром вывезен с наличием 48 дефектов, отмеченных протоколом отдела технического контроля, новый истребитель "И-180", конструкции инженера ПОЛИКАРПОВА.

На машине нет ни одного паспорта, так как начальник технического контроля завода № 156 - ЯКОВЛЕВ их не подписывает до устранения всех дефектов, обнаруженных отделом технического контроля.

Однако, под натиском директора УСАЧЕВА, ЯКОВЛЕВ подписал паспорт на крылья самолета, где отметил, что он разрешает полет на ограниченной скорости.

Это источнику известно со слов инженера 67 подразделения завода № 156 Гендина, которому все это рассказал начальник ОТК завода Яковлев, возмущаясь незаконными требованиями УСАЧЕВА.

Сегодня, 12.XII 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.

Для проверки сообщения агента на завод выезжал оперработник НКВД тов. ХОЛИЧИВ, которому помощник директора завода № 156 СУРОВЦЕВ подтвердил, что самолет "И-180" отправлен с завода на аэродром с дефектами".

Прежде, чем комментировать этот документ, приведу еще одно письмо Берия от 15 декабря, адресованное Сталину, Молотову, Ворошилову и Кагановичу, предоставленное мне архивом ФСБ (91):

"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 старых лесоматериалов дровяного склада Мосжилгорстроя.

Производившимся нами до этой аварии расследованием было выявлено, что самолет в результате преступного отношения директора 156 завода тов. УСАЧЕВА был сдан на летную испытательную станцию завода 156 с рядом дефектов, часть которых неизбежно должна была вызвать аварию.

Пробный полет самолета И-180 был назначен на 12 декабря в 12 часов дня при наличии 48 дефектов, заактированных отделом технического контроля завода, о чем нам стало известно и мы сообщили об этом товарищам СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ и ВОРОШИЛОВУ.

Одновременно 12 декабря с.г. рано утром мною были направлены на летную испытательную станцию завода 156 исполняющий обязанности начальника 1-го отдела Главного

Экономического Управления НКВД тов. ГАГКАЕВ и помощник начальника 1-го отделения 1-го Отдела Главного Экономического Управления тов. ХОЛИЧЕВ, которые предупредили героя Советского Союза тов. ЧКАЛОВА, начальника 1-го Главка НКОВ тов. БЕЛЯЙКИН А, дежурного по Наркомату Оборонной Промышленности и директора завода 156 тов. УСАЧЕВА о наличии дефектов и неподготовленности самолета И-180 к пробному полету.

Получив такое сообщение т.т. ЧКАЛОВ, БЕЛЯЙКИН и УСАЧЕВ решили провести повторную рулежку самолета на земле. Во время производства рулежки сломалась тяга нормального газа. Поломка тяги в воздухе, по словам самого тов. ЧКАЛОВА и заместителя начальника летной испытательной станции завода 156 тов. СОЛОВЬЕВА, привела бы к невозможности управления газом мотора и повлекла бы за собой вынужденную посадку самолета.

Эта поломка была исправлена 14 декабря и пробный полет был назначен директором завода тов. УСАЧЕВЫМ на 15 декабря 12 часов дня.

Необходимо отметить, что 12 декабря, когда т.т. БЕЛ Я И КИНУ и УСАЧЕВУ стало известно мнение отдела технического контроля, возглавляемого тов. ЯКОВЛЕВЫМ, сигнализирующее о неподготовленности самолета к полету, БЕЛЯЙКИН и УСАЧЕВ обвинили т. ЯКОВЛЕВА в перестраховке и в том, что он об этом поставил в известность НКВД.

15 декабря, перед тем как самолет пошел в воздух, директор завода 156 тов. УСАЧЕВ позвонил Наркому Оборонной промышленности тов. КАГАНОВИЧУ М.М., которому сообщил о том, что самолет И-180 под пилотированием героя Советского Союза тов. ЧКАЛОВА в 12 час. 58 мин. делает пробный полет, на что тов. КАГАНОВИЧ дал согласие.

Ведется следствие".

Проанализируем все события 12-15 декабря. Из письма Берия от 12 декабря следует, что под давлением Усачева Яковлев подписал паспорт на крылья самолета. Почему речь идет только о крыльях самолета?

На этот вопрос отвечает Г.Ф. Байдуков в своей статье (64):

"Но у меня из головы не уходила мысль о беспомощном и путанном ответе Поликарпова, почему очень жестко записали как в полетный лист 12.12, так и через три дня - 15.12.38 г., требование: "Первый вылет - без уборки шасси с ограничением скоростей, согласно указаний Главного конструктора тов. Поликарпова Н.Н."

Я уже говорил, что это требование всегда дается испытателям для первого вылета, но для чего все же законтрили на "И-180" рычаг уборки шасси? Ведь Чкалов мог убрать шасси и дотянуть 500 метров до поля аэродрома, если у него действительно остыл двигатель, или опять что-то случилось с управлением мотора, или отказала единственная бензиновая помпа вместо двух, которые требовал моторный завод установить на самолете?

И вдруг я нахожу в деле "И-180" самый страшный документ, раскрывающий все секреты ограничений по скоростям и перегрузкам в первом полете "И-180" заказа "318".

Вот его содержание:

"Главному инженеру.

По поводу узлов крепления нервюр к лонжеронам на "И-180" сообщаю:

1. Трещины на узлах недопустимы.
2. Поэтому изготовленные крылья на заказе "318" могут быть допущены в полет с ограничением перегрузок.
3. Для замены их надлежит изготавливать крылья 318Д, как летные.

4. На этих крыльях 318Д трещины не допустимы... Главный конструктор Поликарпов, Томашевич, Яровицкий.

23.11.38 г."

Вот, оказывается, где была зарыта собака: крылья на самолете Чкалова были нелетные..."

Нелетные крылья! Так вот почему Яковлева, как следует из письма Берия (90), заставили подписать паспорт на крылья! Такой же вывод можно сделать и из письма Поликарпова, за подписью Томашевича, Главному конструктору завода № 21 Пашинину от 29 ноября (92), где он пишет, что посылаемые чертежи крыла И-180 "требуют дальнейшей доработки и не являются окончательными рабочими чертежами".

Но крылья, изготовленные по этим чертежам, поставлены на самолет и Чкалова заставляют лететь в первый полет.

Теперь о письмах Берия от 12 и 15 декабря (90, 91).

Очень странным кажется указание Берия Усачеву, что самолет имеет 48 дефектов. Что, директор завода Усачев об этом не знает? Представитель НКВД приезжает на завод разбираться, поступает указание из Секретариата ЦК ВКП(б) о запрещении полета, и это все происходит в 1938 году, когда людей сажают без суда и следствия как врагов и шпионов иностранных разведок, а Усачев упорно пытается выпустить самолет в первый полет вопреки указаниям НКВД и Секретариата ЦК ВКП(б)?

Почему ни Беляйкин, ни М.М. Каганович, зная о вмешательстве НКВД, вообще не отменили испытания самолета И-180? Почему не потребовали Сталин, Ворошилов или Молотов запрещения испытания до устранения всех дефектов? Ведь кем-то из них было дано указание о запрещении полета только на 12 декабря.

Из письма Берия от 15 декабря следует, что Усачев позвонил ММ. Кагановичу испросить разрешение на полет в 12 час. 58 мин., т.е. тогда, когда самолет уже взлетал, почему и было зафиксировано такое точное время. Как пишет Беляйкин в своем письме в Аварийную комиссию (89), за выпуск самолета на испытание отвечают директор завода и Главный конструктор, и всегда должно даваться разрешение на первый вылет. При такой ситуации это разрешение надо было получать письменно, а Усачев отделяется телефонным звонком в момент взлета самолета.

Странным является и то, что Берия очень спокойно пишет, что директором завода Усачевым пробный полет назначен на 15 декабря. При этом нет фразы, которая напрашивается из приведенных в письмах 12 и 15 декабря событий. Скажем, "в нарушение запрета на испытание самолета, поступившего из Секретариата...". Я думаю, это написано Берия так потому, что такого запрета не было, была отмена первого полета только на 12 декабря.

Интересна фраза в письме Берия от 15 декабря (91), говорящая о том, что все роли уже распределены: "Производившимся нами до этой аварии расследованием было установлено, что самолет в результате преступного отношения директора 156 завода тов. Усачева был сдан... с рядом дефектов...". Тов. Усачев уже называется преступником, а еще идет следствие, работает Правительственная комиссия и выводов этой комиссии пока нет.

Невзирая на вмешательство НКВД и запрет Секретариата, 14 декабря подписывается акт на готовность самолета И-180 к первому вылету.

Г.Ф. Байдуков называет этот акт "наглым документом", и я с ним полностью согласна, так как появляется он в тот же день, когда Парай пишет директору свое донесение о том, что не проведена часть 1-я программы заводских испытаний и акт о допуске самолета к испытаниям поэтому не составлен.

Вот содержание акта на готовность самолета И-180 к первому вылету (93):

"Мы, нижеподписавшиеся, Зам. Главного Конструктора завода № 156 т. Томашевич Д.Л., ведущий инженер от ОКБ п/р 67 т. Тростянский, ведущий инженер по производству т. Коловержин А.А., ведущий инженер подразделения 4 т. Лазарев Н.В., борттехник т. Куракин А.М., Начальник Технического Контроля завода 156 т. Яковлев А.И., старший контрольный мастер т. Николаев Д., старший контрольный мастер т. Кобзев Д.Г. составили настоящий акт на готовность к первому вылету самолета конструкции т. Поликарпова Н.Н. заказа 318.

Дефекты, указанные в прилагаемой дефектной ведомости от 11 декабря 1938 года за подписью вышеуказанных товарищей, не могут служить препятствием для первого вылета. Тяга нормального газа сломавшаяся во время рулежки 12.XII с.г. заменена на новую, по указанию Зам. Главн. Конструктора т. Томашевича Д.Л., с удлинением тяги на 50 мм и с изменением в трубках креплений Аренса.

Самолет готов к первому полету без уборки шасси, с ограничением перегрузок и скоростей, согласно указанию Главн. Конструктора завода т. Поликарпова Н.Н.

Приложение: дефектная ведомость.

(подписи)

С содержанием настоящего акта согласен

(Н. Поликарпов)".

Как видим, в конце акта та же фраза об ограничении скорости и перегрузок, о полете без уборки шасси по указанию Поликарпова, подтверждающая выводы Байдукова о нелетных крыльях.

Из этого акта также следует, что внесены конструктивные изменения в тягу нормального газа, но нет указаний, что проведена проверка работоспособности винтомоторной группы после этих изменений. Нет предложения произвести проверку при рулежке самолета на земле - самолет сразу отправляется в полет. Не учтена запись представителя завода № 29 Гинзбурга, сделанная им в формуляре двигателя (87): "В связи с отсутствием одной бензопомпы на двигателе полеты запрещаю".

Почему большая группа людей, подписавшая акт как бы под гипнозом, не включила в него мероприятия для подстраховки не только летчика, но и себя, зная, что за выпуском самолета следят Правительство и НКВД.

Если вспомнить "Краткое сообщение" Усачева, Поликарпова и Томашевича Сталину, то там написано, что Акт утвержден Главным конструктором завода Поликарповым. Как видно из приведенного выше документа, Главный конструктор не утверждал Акта, а подписался под фразой "С содержанием настоящего акта согласен". Поликарпов не написал даже "С выводами комиссии согласен". Почему же он подписывает "Краткое сообщение", где написана неправда?

И, наконец, 14 декабря директор завода Усачев выпускает приказ по заводу о выпуске самолета в первый полет.

В своей статье Николай Добрюха (94) приводит выдержки из строго секретного Приказа № 070 от 4 июня 1939 года "О мерах по предотвращению аварийности в частях ВВС РККА", подписанного Ворошиловым:

"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. Чкалову полетов впредь до полного устранения недостатков самолета, тем не менее, комбриг Чкалов на этом самолете с неустраненными 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, в следствие вынужденной посадки на неподходящей захламленной местности, самолет разбился, и комбриг Чкалов погиб".

Да, Чкалов погиб, и поэтому можно врать что угодно. Это не Чкалов "ослушался" самого Сталина, а директор завода Усачев с завидным упорством и "бесстрашием", невзирая на все запрещения свыше, выпускает самолет в первый полет, а Поликарпов скрывает от всех и от Чкалова, что самолет - макет, и лететь на нем вообще нельзя.

Почему сам Ворошилов, получив письмо от Берия, не принял срочных мер о запрещении полетов для сохранения жизни "известного всему миру" Чкалову, а ограничился резолюцией на этом документе "Запросить т. Кагановича М.М. 13/XII-38 г.".

И, наконец, из Акта комиссии по расследованию катастрофы самолета И-180 (65) следует, что Союзным Правительством полет был запрещен 12 декабря, и речь не шла "о запрещении тов. Чкалову полетов впредь до полного устранения недостатков самолета", как написано в Приказе Ворошиловым.

На основании всех вышеперечисленных архивных документов можно сделать вывод, что многие из них были скрыты и от комиссии, и от летчика, в результате чего истинного технического состояния самолета Чкалов не знал и не мог знать, вопреки утверждению Ворошилова в Приказе № 070.

Вот так рядом у нас ходят полуправда и полуложь: и человека обвинили и себя выгородили.

На основании изученных мною архивных документов, моих знаний и опыта, рассказов друзей отца и знакомых летчиков-испытателей можно утверждать, что отца убрали, используя его специальность летчика-испытателя. И надежно, и трудно доказуемо.

Работая в архивах и просматривая фонды Сталина, Ворошилова, я пыталась, переверачивая каждый документ, найти какую-нибудь записку, раскрывающую причины гибели отца. А это оказалась не записка, а письмо Берия от 12 декабря.

Если это письмо-"шифровку" внимательно проанализировать, то можно прочесть следующее: Берия открыто сообщает руководству страной, что испытание самолета грозит гибелью летчика Чкалова. И пишет не в сослагательном наклонении, а в утвердительной форме, и ждет их реакции. Ответ символичен - отменить полет только на 12 декабря, хотя совершенно ясно, что на этом самолете лететь нельзя ни сегодня, ни завтра, ни послезавтра.

В результате своего молчаливого единогласного решения ни Сталин, ни Молотов, ни Ворошилов не оставили Чкалову шансов на жизнь. Почему так поступил Сталин с человеком, которого, как утверждают многие, он любил? Может быть потому, что этот человек перерос планку, высота которой была ему определена, стал слишком популярен и любим в народе и не мог жить и мыслить так, как требовали вожди? Я не знаю.

О первом секретаре ЦК ВЛКСМ Александре Косареве его дочь Елена вспоминает (95), что "в конце июля 1937 года Сталин вызвал Косарева на ковер. Распекал за то, что он не оказывает помощи чекистам в разоблачении врагов. Сталин тогда сказал: "Вы не хотите возглавить эту работу". Через несколько месяцев Косарев был арестован и расстрелян. Ему было всего 35 лет.

В начале 1938 года, как говорили у нас в семье, Сталин предложил Чкалову государственную должность, в том числе наркома внутренних дел, то есть, как хорошо сказала Елена Косарева, "вручал топор палача".

Когда об этом говорили и стали писать, я внутренне сжималась, мне было стыдно, что отцу, бесконечно честному и правдивому человеку, любящему людей, предложили такое. Оказывается, это был своего рода тест: "жить или не жить". Отцу исполнилось всего 34 года.

Мама, Ольга Эразмовна, рассказывала, что последние месяцы перед гибелью отец спал с револьвером под подушкой, у него изменилось выражение глаз, что хорошо видно на фотографиях того времени.

Можно говорить, что такое совпадение событий является случайностью. Я же думаю, что это не так. Я не верю в случайность.

Знаю только одно: если бы кто-нибудь из руководства любого уровня запретил 12 декабря испытания самолета вообще, не было бы этой трагедии.

Мама в своей книге "Валерий Павлович Чкалов" (96) писала, что "...после знаменитых перелетов один зарубежный корреспондент спросил у Валерия Павловича, какая его самая заветная мечта. Валерий Павлович, улыбаясь, сказал: "Мечтаю иметь большую семью, не менее шестерых детей".

Человеческая мечта Чкалова не сбылась. У него трое детей: Игорь, Валерия и Ольга. Но их молодая поросль: четыре внука - Елена, Валерий, Мария и Александр и трое правнуков - Екатерина, Дарья и Игорь, я твердо уверена в этом, помогут потомкам самой памятной страны оставить страничку в ее большой истории для Валерия Павловича Чкалова.

Короткая, но яркая жизнь В.П. Чкалова была отдана любимому делу - авиации. Маршал авиации К.А. Вершинин сказал о нем: "Он был не только непревзойденным летчиком, выдающимся мастером своего дела, но и создателем школы высшего пилотажа и школы испытания новых самолетов, автором тактики истребительной авиации и творцом новейших фигур высшего пилотажа".

К 35-летию со дня перелета по маршруту Москва - Северный полюс - Америка Главный маршал авиации А.А. Новиков писал о Чкалове в журнале "Авиация и космонавтика" в 1972 году: "...Он внес немало нового в тактику воздушного боя. Во-первых, им разработана и доказана боевая сила бреющих полетов, которая получила общее признание. Во-вторых, ему принадлежат впервые примененные фигуры высшего пилотажа - восходящий штопор и медленная бочка. В-третьих, он серьезно работал над вертикальным маневром и довел его до совершенства. Наконец, ему принадлежит приоритет в разработке точных приемов воздушного боя на малых высотах. Все эти чкаловские приемы и разработки широко практиковались в Великой Отечественной войне, а значит, были жизненными".

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 АПРФ, ф 3, оп 50, д 687, с 3
- 2 АПРФ, ф 3, оп 50, д 686, с 63
- 3 АПРФ, ф 3, оп 50, д 686, с 69
- 4 АПРФ, ф 3, оп 50, д 686, с 70
- 5 АПРФ, ф 3, оп 50, д 686, с 79-81
- 6 РГАЭ, ф 9570, оп 5, д 85, с 2, 3
- 7 АПРФ, ф 3, оп 50, д 687, с 8, 9
- 8 РЦХИДНИ, ф 17, оп 3, д 970, Протокол № 32, п 256, с 52
- 9 РГАЭ, ф 9570, оп 5, д 68, с 102, 103
- 10 АПРФ, ф 3, оп 50, д 687, с 33-36
- 11 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 19, Протокол № 37, п 32, с 73, 74
- 12 РГАЭ, ф 7515, оп 1, д 16, с 158
- 13 Журнал "Исторический архив", № 4, с 19, 1995 г
- 14 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 19, Протокол № 37, п 161, с 78
- 15 По Сталинскому маршруту, Политиздат ЦК ВКП(б), 1936 г, вып второй, с 85
- 16 По Сталинскому маршруту, Политиздат ЦК ВКП(б), 1936 г, вып второй, с 86
- 17 Журнал "Исторический архив", № 4, с 29, 1995 г
- 18 РЦХИДНИ, ф 17, оп 3, д 980, № 42, п 198, с 38
- 19 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 20, Протокол № 42, п 198, с 47
- 20 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 20, Протокол № 42, п 280, с 53, 54
- 21 РГАЭ, ф 8328, оп 1, д 834, с 71-74
- 22 ЮП Сальников, 'Жизнь, отданная Арктике', М, Политиздат, 1984 г, с 128
- 23 РЦХИДНИ, ф 17, оп 3, д 981, Протокол № 43, п 112, с 24
- 24 АПРФ, ф 3, оп 50, д 687, с 55
- 25 РЦХИДНИ, ф 17, оп 3, д 981, Протокол № 43, п 144, с 29

- 26 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 20, Протокол №43, П 416, с 95
- 27 РГАЭ, ф 7515, оп 1, д 6, с 5
- 28 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 20, Протокол № 45, п 349, с 179, 180
- 29 РГАЭ, ф 7515, оп 1, д 7, с 26
7, с 24 7, с 25
- 30 РГАЭ, ф 7515 оп 1, д
- 31 РГАЭ, ф 7515, оп 1, д
- 32 РГАЭ, Ф 8328, оп 1, д 902, с 5
- 33 РГАЭ, ф 8328, оп 1, д 902, с 10
- 34 АПРФ, ф 3, оп 50, Д 688, с 43-45
- 35 АПРФ, ф 3, оп 50, д
- 36 АПРФ, ф 3, оп 50, д
- 37 АПРФ, ф 3, оп 50, д
688, с 42 688, с 2,3 687, с 64
- 38 АПРФ, ф 3, оп 50, д 688, с 49
- 39 Журнал "Исторический архив", № 4, с 53, 1995 г
- 40 ГФ Байдуков, "Из дневника пилота", Изд. ЦК ВЛКСМ "Молодая гвардия", 1937 г., с 126-133
- 41 Г Резниченко "Вся жизнь - небу", Москва, Политиздат, 1983 г, с 64
- 42 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 21, Протокол № 49, п 313, с 46
- 43 РГАЭ, ф 7515, оп 1, д 71, с 187-192
- 44 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 21, Протокол № 49, п 481, стр 53-
- 45 ГАРФ, ф Р-9552, оп 8, д 46, с 1 25
- 46 Г Байдуков 'Чкалов', ЖЗЛ, М, 'Молодая гвардия', 1977 г, с 179, 180
- 47 ГАРФ, ф Р-9552, оп 8, д 27, с 2,4,5,9
- 48 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 21, Протокол № 49, п 497, с 56
- 49 РЦХИДНИ, ф 17, оп 162, д 21, Протокол № 49, п 512, с 58
- 50 РГАЭ, ф 7515, оп 1, д 72, с 42
1 "Чкалов без грифа "Секретно"
51. РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, Протокол № 50, п. 21, с. 85
52. Г.Ф. Байдуков "Через Северный полюс в Америку", газета "Советская авиация" от 20 июня 1957 г.
53. В.В. Коваленок "Москва- Северный полюс- США", газета Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н.Е. Жуковского "Вперед выше" от 20 июня 1997 г.
54. АПРФ, ф. 3, оп. 50, д. 687, с. 111-113
55. РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, Протокол № 51, п. 243, с. 101
56. РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, Протокол № 51, п. 440, с. 116 J3
57. РГАЭ, ф. 7515, оп. 1, д. 7, с. 170, 171
58. РГАЭ, ф. 7515, оп. 1, д. 81, с. 72
59. РГАЭ, ф. 7515, оп. 1, д. 81, с. 106, 107
60. АПРФ, ф. 3, оп. 50, д. 687, с. 102-104
61. РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, Протокол № 52, п. 649, стр. 150, 151
62. РГАЭ, ф. 9570, оп. 5 д. 150, с. 40
63. В.П. Чкалов, М., "Планета", 1987 г., Изд. 2-ое, дополненное, с. 240
64. Г.Ф. Байдуков, "Если говорить всю правду", газета "Воздушный транспорт", 10, 13, 15 и 17 декабря 1988 г.
65. Центральный архив ФСБ РФ, ф. Р-3987, т. 5, л. 161-166.
66. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д. 119, с. 5
119, с. 11 119, с. 16 119, с. 22-25 119, с. 14
67. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
68. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
69. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
70. ЦГАМО, ф. 4610, оп. \, д.

71. РГАЭ, ф. 7515, оп. 1, д. 231, с. 26
72. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д. 119, с. 27
73. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
74. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
75. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
76. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
77. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
78. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
79. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д.
- 119, с. 40-47 119, с. 33 119, с. 34 119, с. 35 119, с. 43 119, с. 46 119, с. 145
80. И.Г.Грабкин "Время, люди, самолеты", М. рабочий, 1985 г., с. 123-127
81. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д. 119, с. 19
82. АПРФ, ф. 3, оп. 50, д. 658, с. 4-6
83. АПРФ, ф. 3, оп. 50, д. 658, с. 33-37
84. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д. 119, с. 47-49
85. АПРФ
86. АПРФ, ф. 3, оп. 50, д. 658, с. 56
87. Г. Аралов "Последний полет Валерия Чкалова", газета "Воздушный транспорт" № 32, август 1998 г.
88. АПРФ, ф. 3, оп. 50, д. 658, с. 46
89. АПРФ
90. АПРФ
91. Центральный архив ФСБ РФ, ф. 3, оп. 5, пор. 83, л. 417-419
92. ЦГАМО, ф. 4610, оп. 1, д. 119, стр.44
93. АПРФ, ф. 3, оп. 50, д. 658, с. 7
94. Н. Добрюха "Валерий Чкалов: история взлета и смерти", "Комсомольская правда", 14.12.1994 г.
95. А. Морозов "Последний романтик", "Московский комсомолец", 29.10.1998 г.
96. О.Э. Чкалова "Валерий Павлович Чкалов", М., "Советская Россия", 1982г., с. 136

СОДЕРЖАНИЕ

- Вместо предисловия
- Новые документы о трансполярных перелетах
- Мое мнение о гибели отца
- Список литературы

ISBN 5-87548-056-4

Отпечатано в типографии

Заказ 61.

Тираж 10000 экз.

Цена договорная.

"Полиграфресурсы"

[Вверх ↑](#)

