



АЛЕКСАНДР БАДАРОВ

Все хоть немного знают кем был Валерий Павлович Чкалов. Известен его рекордный беспосадочный перелет в 1937 году (Чкалов командир экипажа, второй пилот Г.Ф. Байдуков и штурман А. В. Беляков) из Москвы через Северный полюс в Ванкувер (США). И другие достижения. А вот о его смерти ходят слухи, что то ли убили и

разбился, то ли просто разбился....

На деле же Чкалов посадил забарахливший самолет и.. но все по порядку. Ходит легенда, что Сталин предлагал Чкалову стать наркомом НКВД. Чкалов отказался. Но Берия затаил на него обиду (за что? Чкалов

ведь отказался) и так хитроумно убил его.

Тут все неправда. Сталин мог предложить такое только в шутку. Сталин прекрасно понимал, что как летчик Чкалов уникален (и любил его

в этом качестве), а вот НКВД не его сфера. Там нужны другие люди. Берия был назначен (после небольших кадровых перемещений)

наркомом внутренних дел 25 ноября 1938 года. Ежову, вероятно, было уже не до этого, его обложили два ПЕРВЫХ зама...), и он понимал, к

чему это ведет. А Чкалов погиб 15 декабря 1938 года. Но Берия УЖЕ нарком, зачем сводить мифические счета? Надо удержаться на новой

должности. А Чкалов - еще и любимец Сталина.

А вот выдержки из интересного документа, который может кое-что объяснить.

"Приказ о мерах по предотвращению аварийности в частях Военно-Воздушных Сил РККА" (полный текст можно найти в Интернете)

№ 070 4 июня 1939 г.

16–17 мая с.г. Главный военный совет Рабоче-Крестьянской Красной Армии ...

...В результате обсуждения этого вопроса Главный военный совет устанавливает:

Число летных происшествий в 1939 году, особенно в апреле и мае месяцах, достигло чрезвычайных размеров. За период с 1 января до 15

мая произошло 34 катастрофы, в них погибло 70 человек личного состава. За этот же период произошло 126 аварий, в которых разбит 91

самолет. Только за конец 1938 и первые месяцы 1939 гг. мы потеряли 5 выдающихся летчиков — Героев Советского Союза, 5 лучших людей

нашей страны — тт. Бряндинского, Чкалова, Губенко, Серова и Полину Осипенко.

Теперь аварии в армии, в ВВС.

"...Вот наиболее тяжелые катастрофы и аварии за последнее время.

1. В конце прошлого года в полете на место посадки экипажа самолета «Родина» произошло столкновение двух самолетов «Дуглас» и

ТБ-3, в результате чего погибло 15 человек. В числе погибших был и командующий воздушными силами 2-й Отдельной Краснознаменной

армии комдив Сорокин и Герой Советского Союза комбриг Бряндинский.

Командующий воздушными силами 2 ОКА Сорокин без какой бы то ни было надобности и разрешения центра, но с согласия командования 2

ОКА вылетел на ТБ-3 к месту посадки самолета «Родина», очевидно, с единственной целью, чтобы потом можно было сказать, что он,

Сорокин, также принимал участие в спасении экипажа «Родина», хотя ему этого никто не поручал и экипаж «Родина» уже был обнаружен.

Вслед за Сорокиным на «Дугласе» вылетел Бряндинский, который также не имел на то ни указаний, ни права, целью которого были,

очевидно, те же мотивы, что и у Сорокина.

Оба эти больших авиационных начальника, совершив проступок и самовольство, в дополнение к этому в самом полете проявили

недисциплинированность и преступную халатность в летной службе, результатом чего и явилось столкновение в воздухе, гибель 15

человек и двух дорогостоящих самолетов.

2. 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, т. Сталин лично дал указание о

запрещении т. Чкалову полетов впредь до полного устранения недостатков самолета, тем не менее комбриг Чкалов на этом самолете с не

устраненными полностью дефектами через три дня не только вылетел, но начал совершать свой первый полет на новом самолете и новом

моторе вне аэродрома, в результате чего, вследствие вынужденной посадки на неподходящей захлавленной местности, самолет разбился и

комбриг Чкалов погиб.

3. Герой Советского Союза заместитель командующего ВВС БОВО полковник Губенко, прекрасный и отважный летчик, погиб потому, что

производил на И-16 полет высшего пилотажа на недопустимо низкой высоте. Полковник Губенко, невзирая на свой высокий пост

заместителя командующего воздушными силами военного округа, невзирая на то, что еще накануне своей гибели, проводя совещание с

подчиненными ему командирами авиабригад по вопросам аварийности в воздушных силах, сам указывал на недисциплинированность как

главную причину всех несчастий в авиации, допустил лично недисциплинированность, граничащую с преступлением. Полковник Губенко

обратился к командующему войсками БОВО командарму 2-го ранга т. Ковалеву с просьбой разрешить ему полеты высшего пилотажа с

использованием взлетных полос. Командующий Белорусским особым военным округом командарм 2-го ранга т. Ковалев категорически

запретил полковнику Губенко летать. И все же Губенко не только грубо нарушил прямой приказ своего высшего и прямого начальника, но

одновременно нарушил все приказы и наставления по полетам, начав высший пилотаж на недопустимо низкой высоте.

4. Два Героя Советского Союза — начальник летной инспекции ВВС комбриг Серов и инспектор по технике пилотирования МВО майор Полина

Осипенко погибли потому, что организация тренировки по слепым полетам на сборах для инспекторов по технике пилотирования,

начальником которых являлся сам комбриг Серов, не была как следует продумана и подготовлена, а главное, полет комбрига Серова и

майора Полины Осипенко, выполнявших одну из первых задач по полету под колпаком, производился на высоте всего лишь 500–600 метров

вместо установленной для этого упражнения высоты не ниже 1000 метров. Это безобразное, больше того, преступное нарушение

элементарных правил полетов, обязательных для каждого летчика, и начальников — в первую голову, и явилось роковым для Серова и

Полины Осипенко.

Этот последний случай, так же, как и случай гибели Героя Советского Союза Губенко, является ярким свидетельством того, что

нарушение правил полетной работы не может пройти безнаказанно ни для кого, в том числе и для самых лучших летчиков, каковыми в

действительности и являлись погибшие товарищи Губенко, Серов и Полина Осипенко.

5. Однако недисциплинированность и распушенность настолько укоренились среди летчиков, так велика эта болезнь, что, невзирая на

частые и тяжкие катастрофы, результатом которых является гибель лучших наших людей, невзирая на это, всего лишь месяц примерно тому

назад два Героя Советского Союза — командующий ВВС МВО комбриг Еременко и его заместитель полковник Осипенко в неурочное время

вздумали произвести «показательный» воздушный бой над люберецким аэродромом и произвели его на такой недопустимо низкой высоте,

позволили себе такое нарушение всех установленных правил и приказов, что только благодаря счастливой случайности этот, с позволения

сказать, «показательный» бой закончился благополучно. Однако такие «показательные» полеты показывают лишь, что источником

недисциплинированности, расхлябанности, воздушного лихачества и даже хулиганства являются не всегда худшие летчики и рядовые

работники авиации. Вдохновителями и образцом недисциплинированности, как это видно из приведенных фактов, бывают и большие

начальники, на обязанности которых лежит вся ответственность за воспитание летчиков и руководство их работой, которые сами обязаны

быть и непременно образцом, и примером для подчиненных.

6. Ко всему сказанному необходимо отметить, что культурность летно-подъемного состава нашей авиации продолжает оставаться на

весьма низком уровне.

У нашего летного состава не хватает постоянной, не показной, а подлинной внутренней подтянутости и внимания к своему делу, особенно

в воздухе, где необходима высокая дисциплина, где летчик, штурман, радист, стрелок, бортмеханик обязаны быть всегда начеку,

внутренне собранными, внимательными ко всему, что относится и к технике, к полету в целом. В полете летчик должен быть полностью

внутренне отоблагодетельствованным.

7. Все еще среди летчиков наблюдаются чванство и зазнайство. Не воспитано у них уважение к инструкциям, наставлениям и

приказам..." и т.д.

Далее опять о "зазнайстве", "новых руководящих кадрах" (37 год) и "вредительстве", а потом что с этим делать.

Тут следует учесть еще один момент. Авиация тогда считалась "элитными" войсками, при том что попасть туда мог любой желающий,

прошедший врачебную комиссию и обучение. Вспомним лозунг : "Комсомольцы - на

самолеты".

Достаточно вспомнить, что и сын Сталина, Василий и сыновья А. Микояна и сын Хрущева все воевали в авиации.

Вернемся к В. Чкалову. Характер Чкалова был не совсем армейский, возможно, поэтому он стал испытателем.

Летчик от Бога Чкалов не любил дисциплину.

Начальство от экспериментов Чкалова было явно не в восторге, что понятно.

Вернемся к 15 декабря 1938 года. Это день смерти Чкалова.

Итак, Чкалов был осведомлен о дефектах машины. И, конечно, осматривал самолет перед полетом.

Но летчик-испытатель, как сказал один из них, "это соавтор конструктора." Также, возможно, Чкалов хотел испытать самолет в

экстремальных условиях. Теперь этого уже не узнать. И причины изменение маршрута полета, вместо облета аэродрома на значительно

больший круг тоже.

Чкалов погиб 15 декабря 1938 года при проведении первого испытательного полёта на новом истребителе И-180 на Центральном

аэродроме.

Полёт готовился в спешке, видимо, хотели выпустить самолет к 7 ноября. Первые испытания и были назначены на 7 ноября,но были

перенесены сначала на 15 ноября, потом на 25 ноября... А 2 декабря на собранной машине было выявлено 190 дефектов. Н. Н. Поликарпов

протестовал против ненужной гонки и был отстранён от этих работ. И вот 7 декабря И-180 вывезли на аэродром; 10 декабря В. П. Чкалов

произвёл рулёжку самолёта по земле, при которой мотор часто «глох»; 12 декабря при повторной рулёжке сломалась тяга управления

газом мотора.

Поликарпов представил полетные задания И-180:

1. полётное задание предписывало совершить пробный полёт по кругу в течение 10—15 минут без уборки шасси;
2. после тщательного осмотра всей машины осуществить ознакомительный полёт и 1—2 полёта по 30—68 минут;
3. полёт с убраннным шасси до высоты 7000 метров.

Валерий Чкалов должен был совершить только первый, самый дорогой по оплате, полёт, после чего машина переходила в руки другого

лётчика — С. П. Супруна.

Д. Л. Томашевич вспоминает: "в этот день температура воздуха была «около минус 25 °С..."

Поликарпов отговаривал Чкалова лететь, но это лишь версия, как и личный запрет Сталина. Чкалов отказался и начал испытания. С

обледенением Чкалов близко познакомился во время своих рекордных перелетов. Более того, вместо нескольких кругов над аэродромом, он

увеличил расстояние и полетел над поселком.

При заходе на посадку двигатель самолета остановился. Чкалов управлял самолётом и пытался сесть и сел (!) с неработающим

двигателем вне площади, занятой жилыми домами.

По данным аварийной комиссии "при посадке самолёт зацепился за провода и столб, а лётчик ударился головой об оказавшуюся на месте

падения металлическую арматуру."

По другим данным это были доски типа шпал.

Во всяком случае, когда прибежали местные мальчишки, видевшие самолет, Чкалов был в сознании и попросил у них пить.

Через два часа 34-летний комбриг Чкалов скончался в Боткинской больнице от полученных травм.

Урна с прахом Чкалова установлена в Кремлевской стене (Москва).