



СССР



ВЗЛЕТ И ПАДЕНИЕ ВЕЛИКОГО ПИЛОТА

# ЧКАЛОВ



НИКОЛАЙ ЯКУБОВИЧ

Николай Якубович

**Чкалов. Взлет и падение  
великого пилота**

«Яуза»

2012

## **Якубович Н. В.**

Чкалов. Взлет и падение великого пилота / Н. В. Якубович — «Яуза», 2012

«Он был не менее знаменит, чем Юрий Гагарин, – и погиб в том же возрасте, не дожив до 35 лет. Он стал национальным героем после легендарного трансполярного перелета, его считали «гордостью СССР» и «любимцем Сталина», предпочитая не вспоминать, что ВАЛЕРИЙ ЧКАЛОВ дважды побывал под судом и дважды увольнялся из вооруженных сил. О нем снят классический советский фильм и новый телесериал – но до сих пор не было ни одной профессиональной биографии, если не считать апологетических воспоминаний его родных, соратников и друзей. Эта книга – первая. Наперекор официозу и негласным табу, отделяя мифы от правды, а пропаганду от фактов, это исследование рисует подлинный портрет великого пилота – не «иконы», а живого человека, едва ли не самой противоречивой личности в истории отечественной авиации. С одной стороны – гениальный летчик, постоянно находившийся в поиске революционных приемов воздушного боя, новых методик испытания авиатехники. С другой – не признающий никаких уставов и правил «воздушный хулиган», заплативший за недисциплинированность собственной жизнью и своим примером доказавший, что все авиационные наставления написаны кровью, а нарушение полетного задания может обернуться катастрофой... Восстанавливая подлинную биографию Валерия Чкалова, от взлета до падения, от рождения легенды до трагического финала, эта книга воздает должное прославленному летчику, чье имя вписано в историю авиации золотом по граниту.»

© Якубович Н. В., 2012

© Яуза, 2012

# Содержание

От автора	6
Глава 1	11
Глава 2	20
Конец ознакомительного фрагмента.	41

# Николай Васильевич Якубович ЧКАЛОВ

## Взлет и падение великого пилота

*Каждый советский человек любит и знает Валерия Павловича Чкалова, помнит его заветы и хочет быть похожим на Чкалова. Мы, летчики-космонавты, многим обязаны Чкалову, хотя лично его не знали, но считали своим долгом быть чкаловцами...*

*Авиация – колыбель космонавтики, и традиции, рожденные летчиками, развиваются и умножаются космонавтами. В звездных дальях будут жить имя Чкалова, дела Чкалова*

*Ю. Гагарин, Г. Титов, А. Николаев, П. Попович, В. Быковский, В. Терешкова*

### От автора

Говоря о Чкалове нельзя написать лишь его положительный образ, как и нельзя преподнести его так, как это позволяют себе некоторые «писатели», лишь воздушным хулиганом и дебоширом. В то же время приходится переосмысливать прожитое, по-новому оценивать советское, в значительной степени политизированное прошлое и присущую ему фальсификацию, направленную на достижение провозглашенных большевиками целей.

Судьбе было угодно, чтобы вся моя жизнь была связана, хотя и косвенно, с именем выдающегося летчика и национального героя Валерия Павловича Чкалова. Родился я в подмосковной Чкаловской, там окончил среднюю школу и там же трудился в Научно-испытательном институте имени В. П. Чкалова. Трудно объяснить, почему, но я с малых лет гордился этим. Мне довелось часто общаться с людьми, хорошо знавшими Валерия Павловича по работе и часто встречавшимися с ним во время отдыха. Отсюда и интерес к его биографии, к его вкладу в мировую авиацию.

Мало кто знает, что, будучи учеником (учеником летчика, по современной терминологии – курсантом) Егорьевской теоретической летной школы, Валерий Павлович не без успеха играл в драмкружке, давая выход своему природному юмору. Чкалов – это физически крепкий, динамичный, постоянно находившийся в движении и поиске человек с огромным, я бы сказал, неистощимым запасом энергии, которую следовало расходовать, а не держать в себе. И выход этой энергии проявлялся в самых различных поступках: от недисциплинированности до сильнейшей концентрации воли. Именно это и привело его к вершине славы, но кратковременной.

Примеров тому немало. Это и пролет под Троицким мостом в Ленинграде. Это и пилотаж на пределе возможностей самолетов, это, наконец, и великая миссия в США, где он показал себя не только выдающимся летчиком, но и находчивым дипломатом.

Валерий Павлович прожил недолгую, внезапно оборвавшуюся, в том числе и по его вине, жизнь. Секрета в этой трагедии, в отличие от многих авторов пытающихся, прежде всего, понять не причины гибели национального героя нашей страны, а ищущих сенсацию, я не вижу. По моему глубокому убеждению, все лежит на поверхности, как, впрочем, и причины гибели многих выдающихся летчиков, включая Ю. А. Гагарина и В. С. Серегина.

О Чкалове написано очень много, как в отечественной печати, так и за рубежом, отсняты километры киноплёнки. Казалось бы, что все информационные резервы исчерпаны. Тем не менее интерес к личности Чкалова не пропадает. Мне трудно тягаться с воспоминаниями Г. Ф. Байдукова, А. В. Белякова, поскольку их рассказы в значительной степени есть не что иное,

как отзвуки советской пропаганды, и дочери Валерия Павловича – Валерии. Многие из сказанного вызывало сомнения, и они подтвердились, в том числе и благодаря случайно обнаруженным в Интернете результатам небольших исследований Александра Соколова. Особенно повергла в шок ранее недоступная автору статья в газете «Ведомости Нижегородской губернии» (№ 39 от 30 сентября – 7 октября 1999 года). «Подлил масла в огонь» и Николай Добрюха, опубликовавший в газете «Версия» фрагменты из личного дела национального героя.



Валерий Павлович Чкалов

Мне много рассказывали ветераны НИИ ВВС о годах пребывания Чкалова в институте, и, честно говоря, не хотелось верить в «негатив» о его систематических пьянках, отсутствии дисциплины и прочих похождениях. Но время все расставило по своим местам, и хочется надеяться, что читатель, как юный, так и убеленный сединой, сможет найти в этой книге ответы хотя бы на некоторые из интересующих его вопросов, связанных с работой Чкалова летчиком-испытателем. Вместе с тем я отвергаю все версии, получившие хождение в средствах массовой информации после наступления периода гласности в стране и связанные с возможностью покушения на Чкалова. Это напоминает болтовню некоторых «исследователей» о заговоре против Ю. А. Гагарина. Зачем? Видимо, дело не в заговорах с целью устранения национальных героев, а поиск «жареных» фактов для саморекламы авторов.

Чкалов – это смелый и порой бесшабашный человек, часто придумывавший то, что до него открыли другие пилоты. И это новаторство, причем иногда совершенно бесполезное, возводилось советской пропагандистской машиной в ранг гениальности. Но таковы были реалии, страна нуждалась в героях, в подражателях, и их «выпекали» без задержки. В то же время

нельзя и опровергать то, что было сделано. Достаточно вспомнить трудную судьбу истребителя И-16, во многом обязанного Чкалову. А перелет через Северный полюс? Да, инициатором его был Г. Ф. Байдуков, и в значительной степени именно на его долю пришлось наибольшие трудности в полете. Но Георгий Филиппович в Кремль не был вхож, а Чкалова знал и ценил Сталин. Вождю нужны были такие напористые, нахальные люди, готовые прошибать «стены», и он не ошибся. Америка до сих пор помнит и чтит, прежде всего, Леваневского и Чкалова, а не других членов их экипажей.

Мне, хоть и изредка, но доводится бывать в Нижнем Новгороде. И каждый раз я прихожу на стрелку, где сливаются две великие реки Волга и Ока и где на высоком берегу возвышается памятник национальному герою Чкалову. Долгие годы при советской власти этого человека преподносили в розовом цвете. Но после падения великой империи стали доступными архивы, и выяснилось, что Валерий Павлович – это обычный своенравный русский человек со своим сильным и, в то же время, слабым характером, не запрограммированным родителями, а вселившимся в него, как и во всех нас, извне.

Обретя самостоятельность, Чкалов стал претворять в жизнь свои взгляды, причем далеко не всегда полезные, но зачастую выходившие за рамки общепринятых взглядов, традиций, уставов. Это была неординарная малообразованная и малокультурная личность, вступающая в противоречие с законами авиации, «написанными» кровью.

Каждый, кто хочет понять Чкалова, воспринимает его поведение, исходя из своих взглядов на жизнь и привычек. Отсюда полярное восприятие человека.



Памятник Валерию Павловичу в городе Чкалове Нижегородской области

Автор присутствовал на праздновании 100-летия Чкалова на его родине, правда, не в феврале, а значительно позже, летом 2004 года. Организовал это мероприятие депутат Госдумы А. Е. Хинштейн. Из Москвы в Нижний Новгород на арендованном Ту-154 Б-2 вылетела большая делегация, включавшая, в частности, родственников Валерия Павловича, знаменитых летчиков, в том числе и испытателей, а также журналистов. Поездка удалась на славу, и все мы в который раз восторгались великим летчиком. Но, как нередко бывает, после праздника наступает прозрение, позволяющее по достоинству оценить национального героя, в честь которого названы города и улицы, институты, заводы и самолеты, корабли и железнодорожные станции. Последние же увековечивания памяти Чкалова состоялись в 1967 году, когда Научно-испытательному институту ВВС присвоили его имя, и в 2004 году, когда в подмосковном поселке Чкаловский открыли бюст герою.



Бюст Валерия Павловича в подмосковном поселке Чкаловский

Пользуясь случаем, хочется отметить, что последним произведением, посвященным Чкалову, стал одноименный телевизионный фильм, премьера которого состоялась в начале октября 2012 года. По этому поводу следует сказать, что худшей картины, причем во всех отношениях, автор не видел. Складывается впечатление, что из нашей страны давно сбежали за рубеж хорошие сценаристы и режиссеры, а оставшиеся не способны реально мыслить, поскольку показанные в фильме события и поведение его «героев» сильно искажены, если не перевернуты.

В книге кроме архивных использованы фото автора и из собраний Г. Ф Петрова и М. В. Орлова.

## Глава 1

### Путевка в жизнь

Второго февраля (по старому стилю) 1904 года в слободе Василево (ныне город Чкаловск Нижегородской области), расположенной на слиянии двух рек Санохты и Волги в семье котельного мастера Василевских казенных мастерских Павла Григорьевича Чкалова родился сын Валерий. Не вдаваясь в денежное содержание отца Валерия, отмечу, что посещение мемориального дома-музея Чкалова произвело на меня сильное впечатление, причем не столько от его внешнего вида, сколько от содержания. Шестикомнатный с кухней и мезонином бревенчатый дом под железной крышей больше напоминает обитель преуспевающего человека, нежели пролетария. Естественно, сразу появились сомнения, был ли отец Чкалова тем, за кого он себя выдает. К тому же есть сведения, что Павел Григорьевич был церковным старостой в Василево. Сомнения развеяла Валерия Валерьевна, рассказавшая о «манне небесной». Деньги на дом Павел Григорьевич заработал, ремонтируя пароходы и баржи судовладельцев. Более того, судьбе было угодно, чтобы у одного из купцов сгорел буксирный пароход «Русло», и, выкупив судно по остаточной стоимости, Павел Григорьевич в 1898 году восстановил его, став судовладельцем. В этом качестве он пробыл по 1917 год. После революции Советская власть не только «национализировала» судно, но и напомнила о его «буржуинском» прошлом. Его арестовали в марте 1920 года, но вскоре выпустили, и «оппозиция» завистников из села Василево свыше десяти лет ждала, чтобы после смерти Павла Григорьевича опраздновать победу, отобрав у него дом, переходивший по наследству Валерию Павловичу.

Мать Валерия умерла рано, когда ему было шесть лет, и все заботы по дому и воспитанию детей легли на плечи старшей сестры Валерия – Анны Павловны и второй жены Павла Григорьевича – Наталии Георгиевны. В 1911 году Валерий поступил в сельскую школу. Окончив четыре класса, Валерий поступил в техническое училище в городе Череповце, на судомеханическое отделение. Но в 1918 году училище закрыли, и Валерий вынужден был вернуться домой. Свой трудовой путь он начал с молотобойца на судоремонтном заводе в Василевском затоне, а с началом навигации в 1919-м – кочегаром, сначала на волжской землечерпалке № 1, а затем – на пассажирском пароходе «Баян» (впоследствии «Михаил Калинин»). Но бросать уголь в топку паровых машин ему пришлось недолго. В том же 1919 году Валерий сделал первый шаг в авиацию, поступив добровольцем в 4-й Канавинский авиационный парк Красной Армии в Нижнем Новгороде. Помог ему в этом земляк, будущий муж сестры Софьи – Владимир Фролищев. Одна из легенд гласит, что предшествовал этому полет гидросамолета над Волгой, увиденный Чкаловым. Так это или нет, но став слесарем по ремонту и сборке самолетов, т. е. – авиамехаником, Валерий приобрел значительный опыт в эксплуатации авиационной техники, что, не исключая, способствовало безаварийной эксплуатации самолетов на пределе их возможностей.

Стоит отметить еще один немаловажный факт в биографии Чкалова – полет, правда, в качестве пассажира на самолете в 1920 году. Видимо, это обстоятельство и стало решающим в биографии будущего летчика, поскольку в то время еще не было призыва «Комсомолец на самолет». А вскоре в биографии Чкалова произошли два знаменательных события. В 1921 году в мастерские, где он работал, пришла разнарядка направить четырех человек в авиационную школу, и вступление в ряды РКСМ (рабоче-крестьянский союз молодежи). Так в 17 лет Валерий стал учлетом (учеником летчика, по современной терминологии – курсантом) Егорьевской военно-теоретической школы летчиков, которую за глаза называли «теркой». Но эта школа давала лишь теоретические знания, а чтобы стать пилотом, нужно научиться управлять самолетом, освоить самолетовождение, чтобы не плутать в воздухе, а суметь достичь заданной

цели. Все это пришлось осваивать в Борисоглебской школе военных летчиков, куда в 1922 году направили весь выпуск «терки», включая Чкалова.



Дом Чкаловых в Василево

Первоначальная летная подготовка будущих пилотов проходила на учебных самолетах «Фарман» и «Авро»504к, и, естественно, первыми к полетам на них были допущены наиболее способные и прилежные учлеты. Для занятий в воздухе отобрали десять человек, в том числе и Чкалова.

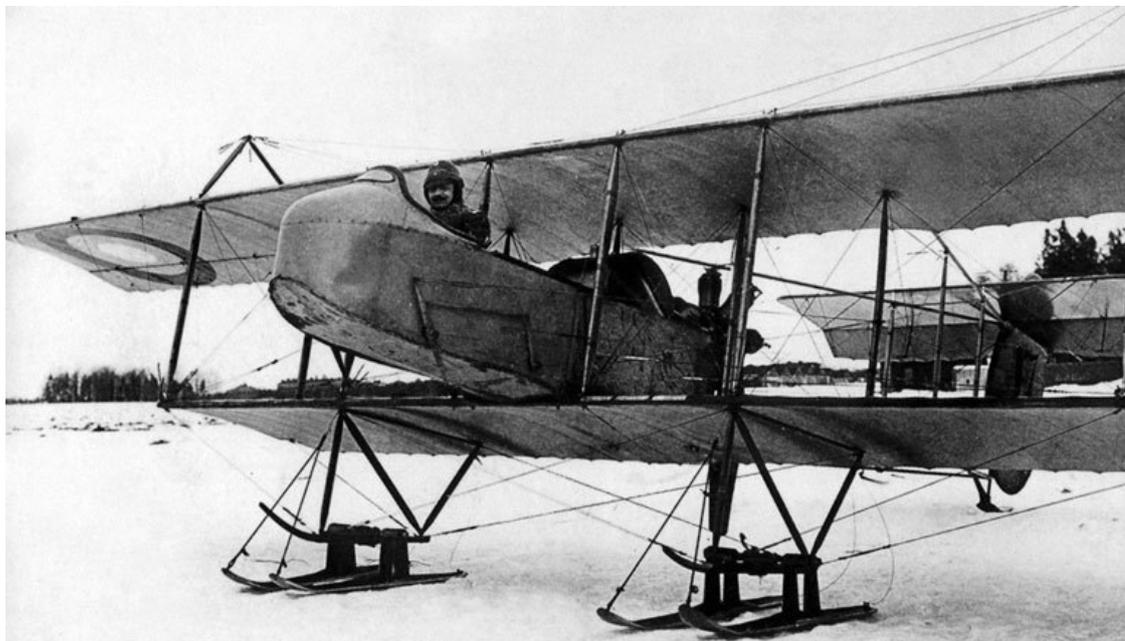
Как следует из воспоминаний Валерия Павловича, опубликованных в книге «Моя жизнь принадлежит родине» (издательство ДОСААФ, 1954 г.), он начинал свою летную биографию с самолета «Фарман-XX». Ему приходилось летать на «Вуазене», «Фоккере», «Авро»504к, «Ньюпоре», «Моране» и других самолетах.

Первым инструктором Чкалова был начальник летной части школы Д. П. Ананьев. Летать начинали на «Фармане-XX», причем, в отличие от современных учебных самолетов, курсант находился в задней кабине.

Биография Валерия Павловича неразрывно связана с самолетами и поэтому не рассказать о них, хотя бы кратко, значит не полностью «обрисовать» портрет летчика.

Французский самолет «Фарман-XX», названный по имени братьев Фарман, представлял собой двухместный полутораяплан, у которого одно крыло длиннее другого, с открытой всем ветрам кабиной экипажа и ферменным хвостом. Это была довольно ажурная конструкция, изготовленная из дерева, перкаля и рояльной проволоки. Глядя на кинохронику и его фотографии в полете, невольно ловишь себя на мысли, что «Фарман» вылетел не с аэродрома, а с птичьего гнезда. Настолько он был хрупок, но все-таки – это машина.

Часть «Фарманов-XX», использовавшихся для обучения пилотов, имела двойное управление. На самолетах устанавливались 80-сильные ротативные двигатели «Гном» или «Рон», а также «Гном-Моносупап» мощностью по 100 л. с. Ротативные, потому, что их валы были жестко закреплены на планере, а сам двигатель вращался вместе с воздушным винтом, разбрызгивая во все стороны касторовое масло. В нашей стране самолет «Фарман-XX» строился на заводах Щетинина и Анатра, на последнем – по 1922 год. Всего было выпущено около 200 экземпляров.



Учебный двухместный самолет «Фарман-XX» с двигателем «Гном» мощностью 80 л. с. Длина – 8,06 м, размах крыльев – 13,76/7,58 м, площадь крыльев – 35 м<sup>2</sup>. Вес взлетный максимальный – 675 кг, пустого – 416 кг. Максимальная скорость – 95 км/ч. Дальность полета – 315 км. Потолок – 2500 м

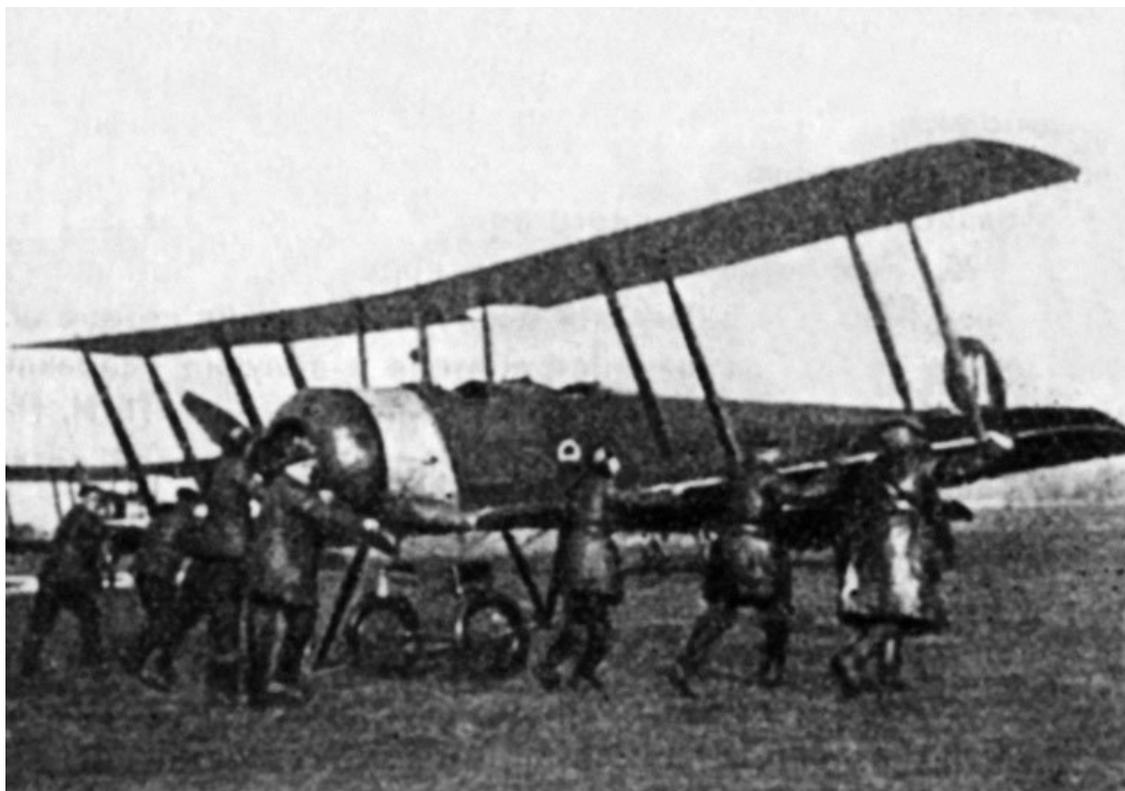
Первый самостоятельный полет Валерий Павлович выполнил уверенно, заслужив похвалу от своего инструктора. Много лет спустя один из летчиков-инструкторов Борисоглебской авиашколы Николай Федорович Попов (перед Великой Отечественной войной работал летчиком-испытателем в КБ-29 В. А. Чижевского) отметил, что уже на начальной стадии обучения Чкалов отличался сильным характером: *«Мне приходилось не раз бывать с ним в воздухе. Сидишь иной раз в учебном самолете на инструкторском месте и чувствуешь, как этот малец, не налетавший еще и десятка часов, заставляет подчинять машину своей воле, властвует над ней. К вмешательству инструктора в управление самолетом в полете он был необычайно щепетилен. Сделав посадку, торопился выяснить, чем было вызвано то или иное замечание педагога...*

*Техническое состояние машин позволяло выполнять лишь мелкие виражи, полеты по кругу и планирование. Делать глубокие виражи категорически запрещалось. Надо учесть к тому же, что летали мы в то время без парашютов. Однажды, совершая самостоятельный полет, Чкалов перешел на такие глубокие виражи, что привел в изумление не только нас, но и бывалых инструкторов, и ... благополучно приземлил машину»*

После «Фармана» учлеты пересели на английский двухместный учебный двухстоечный биплан деревянной конструкции «Авро»504, доставшийся нам в качестве трофея Гражданской войны. Этот более солидный самолет был создан в 1913 году и стал основой для разработки нескольких вариантов различного назначения.

В Советском Союзе наибольшее распространение получил легкий бомбардировщик и разведчик «Авро»504к. На самолете устанавливались двигатели «Гном-Моносуап» мощностью в 120 л. с., «Рон» – в 110 и 120 л. с. и 130-сильный «Клерже». На базе англичанина в СССР впоследствии создали учебные самолеты У-1 на колесном шасси и морской, поплавковый МУ-1. В нашей стране эти машины эксплуатировались до 1935 года, когда их сменил У-2 Н. Н. Поликарпова.

Согласно советской историографии, в октябре 1923 года Чкалова, в аттестации которого было записано, что он *«являет пример осмысленного и внимательного летчика, который при прохождении летной программы был осмотрителен, дисциплинирован»*, в числе лучших учеников Борисоглебской авиашколы направили в 1-ю Московскую летную школу. Это учебное заведение в отечественной литературе иногда именуют «школой высшего пилотажа». Несмотря на столь лестную характеристику, Чкалов не отличался хорошей дисциплиной, достаточно сказать, что за это он в 1923 году был исключен из рядов комсомола на шесть месяцев.



Легкий бомбардировщик и разведчик «Авро» 504 к с двигателем «Рон». Длина – 8,98 м, размах крыльев – 10,98 м, площадь крыльев – 30,7 м<sup>2</sup>. Вес взлетный максимальный – 828 кг, пустого – 588 кг. Максимальная скорость – 145 км/ч. Дальность полета – 420 км. Потолок – 4880 м. Вооружение: один – два пулемета и до 37 кг бомб

До революции 1-я Московская летная школа входила в Московское общество воздухоплавания. В период Гражданской войны и военной интервенции школа являлась основной базой подготовки летных кадров для советской авиации, но в 1924 году ее расформировали. Летчиком-инструктором Чкалова был Александр Иванович Жуков, прослуживший в школе с 1918-го до момента ее ликвидации в 1924 году. Летали в школе на истребителях: английском «Мартинсайд» F-4 и немецком двухместном «Фоккер» С-3.

*«14 ноября 1923 года, – рассказывал Жуков, – продолжая вывозные полеты на биплане «Фоккер» С-3, имевшем двойное управление, я впервые поменялся с Валерием местами. В перед-*

ней кабине теперь летел Чкалов, самостоятельно пилотируя машину. Из задней кабины я должен был лишь подправлять его в случае необходимости...

Мы связаны переговорным устройством: каждый может говорить в специальную «грушу», присоединенную резиновой трубкой к металлическому «уху», вставленному в шлем.

– Как слышите? Готовы ли к полету? – спросил я.

– Хорошо слышу, – раздался глуховатый басок. – К полету готов.

Мы вырвали на старт, обходя снежные сугробы: аэродром тогда не укатывался. Дорожка для взлета свободна. Левая моя рука на секторе газа, правая на ручке управления. Ноги на педалях. Я мягко воспринимаю все движения Валерия, не мешая ему. И одновременно готов в любую секунду помочь. Вот сектор газа пошел вперед. На полных оборотах взревел мотор. Вся машина задрожала, словно в нетерпении, и ринулась вперед все быстрее, быстрее.

Слишком резко ходят ножные педали, выдерживая направление взлета. Чувствую: ручкой управления Чкалов с излишней силой парирует подпрыгивание машины на снежных заносах. Пробую смягчить ногами ход педалей, придерживать ручку. Куда там! Ну и силенка у новичка! Хочу поправить – еле перебарываю его. А «Фоккер» набирает скорость. Борьба с обучаемым на взлете опасно...

– Не зажимай управление! – кричу ему. – Силы-то у тебя медвежья...

Отвечать ему некогда. Но чувствую: стал управлять мягче.

– Вот так! Легче, легче держи! Дай машине возможность свободных колебаний. Она сама пойдет ровнее...

Вижу, что Валерий понял. Хорошо идем. Вот оторвались от земли. В наборе высоты Чкалов работает четко. Движения его устойчивы. Сделал – не подправляет, не рыскает то туда, то сюда. Но крен на левом развороте заложил через чур большой, слишком уж лихо. Говорю ему об этом.

– Есть. Понял, – слышу ответ.

Он поворачивает голову ко мне, кивает. На мгновение вижу веселый взгляд его синих глаз, по-молодому задорно блеснувших из-за стекол очков. Понимаю его: он доволен – летит сам, наслаждается.

Заканчивая полет по кругу, мы уже заходим на посадку. Расчет хорош, но Чкалов, медленно сбавляя скорость, разогнал машину на снижении. Хочу сказать ему об этом. Но тут он резко поворачивает голову, и я вижу, как конец резиновой трубки, идущей от моей «груши» к его «уху», выскакивает из шлема Валерия. Теперь уж не подскажешь. Пытаюсь сдвинуть рукоятку газа. Но это плохо удается: опять чувствуется сила его руки, прихватившей рычаг чуть не намертво. Так и приземляемся на повышенной скорости. С «промазом».

Снова рулим на старт. Чкалов вставляет конец переговорной трубки в шлем и спрашивает:

– Какие замечания, товарищ инструктор?

– Во-первых, не жми с такой силой на сектор газа. А то отлочишь его... Во-вторых, к чему сумасшедшая скорость на посадке? Отсюда и слабая точность приземления. Общая оценка – хорошо.

– Ясно. Исправим.

И он оборачивается ко мне, сверкнув широкой, довольной улыбкой...

Чкалов быстро и уверенно закончил вывозную программу и приступил к самостоятельным полетам. Когда наш окрашенный в коричневый цвет «Фоккер» С-3 № 9 улетал с Чкаловым на выполнение фигурного пилотажа, я не сомневался в молодом летчике.

Спустя годы, Александр Иванович так охарактеризовал своего бывшего ученика: «Чкалов не мог прилаживаться, делать что-либо наполовину. Он был цельный, сильный, широкой природы человек. Летать смиренно, точно по параграфам наставлений он не мог. Могучая сила и спокойная смелость толкали его на поиски нового в пилотаже. Как летчик-истребитель,

*он всей душой понял: в воздухе победит тот, кто будет владеть самолетом так же свободно, как своим телом. И он упорно тренировался в каждом полете».*

Истребитель «Мартинсайд» появился в 1917 году, и наибольшую известность получил его одноместный вариант F.4, созданный два года спустя. По своим скоростным характеристикам F.4 превосходил другие машины этого класса. В отличие от предшественника кабина пилота на нем была сдвинута назад, установлен 300-сильный двигатель.



Инструктор Чкалова – Александр Иванович Жуков

Это был классический одностоечный биплан смешанной конструкции. Каркас фюзеляжа изготавливался из деревянного бруса. В носовой части он обшивался алюминиевым листом, а сзади – полотном.

Крылья – двухлонжеронные, деревянной конструкции, со стойками из металлических профилированных труб в деревянных обтекателях. Двигатели устанавливались самые разнообразные: восьмицилиндровые жидкостного охлаждения, рядные V-образные «Испано-Сюиза» 8F мощностью 300 л. с., «Лорен-Дитрих» 8 В (230 л. с.) или «Фалкон III» в 275 л. с. компании «Роллс-Ройс». Этот самолет состоял на вооружении отечественных ВВС в 1922–1927 годах.

Уже на заключительном этапе обучения Чкалова в Борисоглебске в летную школу поступили первые учебные самолеты-бипланы «Анрио» HD-I4. Это был самолет с весьма «скром-

ными» летными данными. Так его скорость не превышала 105 км/ч, а потолок – 4000 метров, но для учебной машины этого вполне хватало.

Как следует из воспоминаний генерал-полковника А. Н. Пономарева, его после окончания Военно-технической школы имени К. Е. Ворошилова направили для продолжения службы в Борисоглебск, во 2-ю военную школу летчиков в должности старшего механика.



В. П. Чкалов (второй справа) у истребителя «Фоккер» DVII

Однажды начальник школы В. М. Ремезюк поставил задачу: *«собрать только что поступивший из Франции самолет «Анрио» (учебный самолет «Анрио» HD-14 с 80-сильным двигателем «Рон» применялся в летных школах в 1923–1926 годах. – Прим. авт.) ... Справился однако. Собранный самолет опробовали на земле, а затем мы с начальником летного отделения (командиром эскадрильи) взлетели на нем. Все обошлось благополучно. «Анрио» стали поступать один за другим. За сборкой и испытаниями их следила вся школа.*

*Мне охотно помогали ученики-летчики (учлеты, как тогда называли курсантов). Среди них были Чкалов, Пумпур, Красный, уже тогда выделявшиеся своей смелостью, мастерством пилотирования. Валерий Чкалов одним из первых вылетел на «Анрио».*

*– Машинка ничего, – по-волжски окая, заключил он после посадки. – Главное безобидная, все стерпит...»*

После освоения самолета-истребителя в 1-й Московской летной школе красный военный летчик Чкалов получил назначение в Высшую авиационную школу воздушной стрельбы, бомбометания и воздушного боя «Стрельбом», как ее сокращенно тогда называли, находившуюся на окраине подмосковного города Серпухова. Школой руководил тогда будущий маршал авиации Ф. А. Астахов.

Побеседовав с учетом, Федор Алексеевич направил его в группу летчика-инструктора М. М. Громова. По этому поводу Михаил Михайлович вспоминал: *«Ко мне в учебную группу попал широкоплечий паренек с необыкновенно волевым выражением лица. Когда он поднимался в воздух, опытному наблюдателю бросалась в глаза особая хватка этого человека. Чкалов – такую фамилию носил юноша – был талантлив. В небе он чувствовал себя хозяином... В нем жила неукротимая уверенность в победе при любых, даже самых трудных обстоятель-*

*ствах. Он не знал, что такое сомнение в своих силах... Самое главное он схватывал на лету... Он был не только храбр – он был дерзок и напорист необычайно... В решительную минуту он умел отбрасывать все, что могло бы ему помешать добиться победы, все силы его могучей натуры устремлялись в одном направлении – к победе. Быстрота действия этого человека равнялась быстроте соображения. Он действовал так решительно, что, в сущности говоря, и времени-то не оставлял для сомнений... Я бы сказал, что самые смелые решения он приводил в исполнение раньше, чем могло бы появиться чувство страха или вообще какая-то посторонняя мысль».*

Заполучить подлинники (рукописи) воспоминаний М. Громова – это не простая задача. Поэтому приведу еще один фрагмент из книги Михаила Михайловича, изданной в 1986 году: *«Моя группа считалась передовой. Когда в Серпуховскую школу прибыл Валерий Чкалов, его прикрепили к моей группе, и я проводил с ним занятия по воздушному бою и стрельбе по мишеням. Чкалов летал напористо, храбро, но бесшабашно и несколько грубовато (выделено автором) – таков был у него характер. И сработаться с ним было не так легко...»*

Поскольку пришлось упомянуть М. М. Громова, то следует высказаться о его образе, созданном в многосерийном телевизионном фильме «Чкалов», впервые показанном в начале октября 2012 года. Громов, если близко познакомиться с его биографией, – это интеллигентнейший человек с уравновешенной психикой. Но в фильме он был показан хулиганом наравне с Чкаловым и Анисимовым. Представить себе не могу, чтобы Михаил Михайлович швырял миски (кстати, алюминиевых тогда не было) и бил стаканы. Прямо какой-то психопат. Такое впечатление, что сделано это специально, чтобы показать, что Чкалов брал с него пример, хотя, исходя из советского жизнеописания, Валерий Павлович был просто ангел.



Михаил Михайлович Громов и японский пилот Синьо, встретивший его самолет Р-1 в воздухе, обмениваются приветствиями. 1925 год.

Обучение Чкалова в четырех авиационных школах завершилось весной 1924 года со следующей характеристикой: *«Дисциплинированность удовлетворительная. Исполнителен. Может быть использован, как хороший летчик в строевых частях».*

## Глава 2

### Служба в армии

В мае 1924 года Чкалов получил назначение в Ленинград в 1-ю Особую краснознаменную истребительную эскадрилью имени П. Н. Нестерова. Эта эскадрилья родилась из авиаотряда, которым в свое время командовал Петр Николаевич Нестеров, автор «мертвой петли» и сторонник таранных ударов самолетов неприятеля в воздухе, поскольку пулеметного вооружения они еще не имели. В эскадрилью Чкалов прибыл в августе, став самым молодым красносвоенолетом, поскольку ее летный состав считался самым старым по возрасту и в то же время – самым опытным.

Но и Валерий Павлович был не промах. Он летал настолько мастерски, что с полным правом заявлял: *«На самолете я себя чувствую гораздо устойчивей, чем на земле».*

Свою «боевую» службу Валерий Павлович начал в звене Москвина с освоения истребителя – «Ньюпор-24 бис» времен Гражданской войны.

Своих самолетов в то время промышленность, больше напоминавшая кустарное производство, выпускала очень мало. Поэтому приходилось довольствоваться тем, что осталось от царской России и трофеями Гражданской войны. Изредка и за золото мы закупили технику за рубежом, но в небольших количествах. Поэтому неудивительно, что «Ньюпор-24 бис» к тому времени был сильно изношен. Понятия ресурс тогда не существовало, и Чкалову приходилось чуть ли не сутками находиться на аэродроме, устраняя не только различные неисправности, но, где надо, заменять детали с других, уже списанных машин. В этом ему очень пригодился опыт авиамеханика. Да и как иначе, ведь летчик, готовившийся выжимать из самолета все, на что он способен, должен был быть уверен в том, что самолет не подведет. Фактически авиамеханики, вместе с Валерием Павловичем, восстановили самолет, и в первом же полете он стал выделять на нем такие сложные фигуры, что начальство испугалось. Современному читателю стоит пояснить, что самолеты-истребители тех лет допускали эксплуатационную перегрузку не более трех единиц. В то время как у современных машин этот параметр иногда более чем в три раза выше. Но и этого, учитывая очень малые скорости полета, было вполне достаточно для ведения воздушного боя.

Несмотря на то что Чкалов тогда откровенно сказал командиру эскадрильи Ивану Панфиловичу Антошину: *«... я знаю, что нарушил дисциплину, за это я должен понести наказание. Не мог выдержать. Подумайте, я не был в воздухе более месяца!»*, его все же отправили на пять суток на гауптвахту.

Хотя машина считалась французской, но, как писал Михаил Васильевич Водопьянов, впоследствии известный полярный летчик, у нее сохранился лишь фирменный заводской номер. Все остальное – крылья, фюзеляж, стойки, приборы – были собраны с разных самолетов на заводе «Дукс». «Ньюпор» служил только для тренировки и полетов по кругу. Было запрещено совершать на нем фигуры высшего пилотажа. «Ньюпор-24 бис» долгое время считался одним из лучших в мире и в 1929 году даже использовался в ходе вооруженного конфликта на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД).

Через несколько дней он попросил командира перевести его в третий отряд Петра Леонтьевича Павлушова в связи с тем, что Москвин, сам мало летавший, ограничивал полеты и других пилотов. Впоследствии П. Л. Павлушов стал летчиком-испытателем завода № 21.

По этому поводу командир эскадрильи И. Антошин вспоминал: *«... я шел как-то в выходной день по улице Красных Зорь. Вдруг со стороны Аптекарского острова послышался прерывистый гул мотора. Через несколько минут я увидел истребитель, идущий на очень небольшой высоте над крышами домов. Истребитель летел «мертвыми петлями», делая одну*

петлю за другой. Он продвигался вдоль Большого проспекта. Несмотря на то что определить номер самолета было трудно, я понял, что он из моей части.

Я никому не давал разрешения на полеты в выходной и поспешил на аэродром. Приехав, увидел, что ангар открыт, а неподалеку стоит самолет Чкалова. Валерий по всем правилам отрапортовал мне, что он испытывал крепость подмоторной рамы. Подмоторная рама в полном порядке. Я спросил, кто разрешил ему этот полет и почему «мертвые петли» делались на недопустимо низкой высоте, да еще над центром Петроградской стороны. Валерий не ответил. Лишь после моего приказа отвечать на вопросы, он сказал:

– Товарищ командир, я виноват и готов нести наказание.

Я был возмущен его поведением и приказал ему немедленно отправиться к коменданту города на десять суток под арест.

Этот серьезный проступок меня сильно огорчил и взволновал. Я не мог допустить мысли, чтобы Чкалов без причины пошел на такое лихачество, и решил произвести тщательное расследование. Но, несмотря на опрос многих его товарищей, ничего не смог выяснить.

Через два-три дня я получил записку с гарнизонной гауптвахты от Чкалова. Он писал, что осознал свой поступок, и просил освободить досрочно. Я колебался. Я уважал и любил его как талантливого летчика, но мне не хотелось менять свое решение и давать ему повод в будущем опять нарушать дисциплину. Меня хватило на пять суток.

Когда Валерий вернулся, я опять стал объяснять ему, к чему мог привести этот необдуманный риск. Валерий тогда сказал:

– Батя, этот полет я произвел на пари. Мы с летчиком Козыревым поспорили, что я беспрерывно сделаю пятьдесят «мертвых петель». Я вошел во вкус и сделал большие».

В действительности, как следует из книги В. Боброва, Чкалов сделал лишь 66 петель.

В те годы полеты над крупными городами строго регламентировались, а выполнение сложного, а тем более, высшего пилотажа было запрещено международным Воздушным Кодексом, который Советский Союз подписал в 1924 году.

Более того, в нашей стране летчик, совершивший подобное, привлекался к уголовной ответственности по статье 219 уголовного кодекса РСФСР неисполнение законного распоряжения или требования властей, призванных охранять общественную безопасность и спокойствие. В наказание за это предусматривался штраф до 300 рублей золотом или принудительные работы. В случае же осуждения лица за нарушения правил воздушного передвижения, суд мог вынести постановление конфисковать самолет и лишить пилота права производить полеты.

Поскольку речь зашла о петлях Нестерова, то уместно отметить, что из книги в книгу о Чкалове кочует легенда о выполнении им в течение 40 минут 250 мертвых петель. Разделите это время на количество петель, и получится менее десяти секунд на выполнение одной фигуры. Если заглянуть, например, в инструкцию летчику самолета По-2, то вы обнаружите, что оно не превышает десяти секунд. Значит «накрутить» 250 петель на «Ньюпоре» – реальность. Но, учитывая вышесказанное, Чкалов скорее выполнил лишь 66 петель. И все же есть сомнение где правда, а где ложь, и зачем это понадобилось Чкалову.

Видимо, эта ложь привела некоторых исследователей к поиску фактов, чтобы вывести Валерия Павловича «на чистую воду». Появились сообщения в сети Интернет со ссылкой на газету «Нижегородская коммуна» аж от 1923 года о том, что летчик (летчик – это русское слово, по их терминологии – пилот) Фронваль на самолете «Моран системы Моран-Сольне <...> сделал подряд 962 «мертвые петли» в течение 3 часов 52 минут». Здорово! Только вот беда, для этого ему пришлось совершить как минимум две посадки для дозаправки горючим. Так что, братцы, если уж хотите разобраться, где правда, а где ложь – будьте объективны.

«Ньюпор-XXIV» («Ньюпор-24») отличался от других самолетов этого семейства меньшим килем. Обшивка фюзеляжа благодаря дополнительным планкам-стрингерам имела форму многогранника. Вооружение – один или два синхронных пулемета «Виккерс». Самолет

появился в России в 1917-м и применялся до 1921 года. Был заменен самолетом типа «Ньюпор-XXIV бис», который строился на Государственном авиационном заводе (ГАЗ-1, бывший «Дукс»).

После этого случая ему предоставили одноместный истребитель D-VII голландской компании «Фоккер» с более мощным мотором жидкостного охлаждения. Первый полет истребителя биплана D-VII состоялся в феврале 1918 года и вскоре он стал выпускаться в больших количествах. В годы Первой мировой и Гражданской войн самолет заслужил репутацию одного из лучших хорошо вооруженных и маневренных истребителей.



В. П. Чкалов (крайний справа) у истребителя «Ньюпор-XXIV» Длина самолета – 5,85 м, размах крыльев – 8,16/7,76 м, площадь крыльев – 15 м<sup>2</sup>. Практический потолок – 6800 м.

Однажды Чкалов попросил командира эскадрильи И. П. Антошина проверить его в воздушном бою. Несмотря на то что это было достаточно неожиданное и дерзкое предложение, Антошин согласился: *«Трудно перечислить все эволюции, которые мы в этом «бою» применяли. Помню, что в качестве недостатка Валерия я отметил его несколько запаздывающую реакцию на действия «противника». Кроме того, он слишком близко подходил к моему самолету, не соблюдал указанной дистанции. Но машиной он владел исключительно хорошо, особенно для молодого летчика, по существу, еще «птенеца».*

Здесь в эскадрильи Чкалов совершил свой первый полет вверх колесами. Это выходило за рамки дозволенного, и Валерия Павловича отстранили на два дня от полетов. Прав ли был Чкалов, нарушая наставление по производству полетов. Формально – нет, но, по большому счету, прав, поскольку, не научись выжимать из машины все, что в нее заложено, велика вероятность, что в реальном бою ты проиграешь. Это понимали все, даже вышестоящие командиры, но беда в том, что в случае фатального исхода полета ответственность несет, прежде всего, командир. Не доучил, не доглядел, не воспитал. А переложил всю ответственность на pilota, и, глядишь, в начальный период Великой Отечественной не было бы огромных потерь летчиков, по сравнению с немцами.



Истребитель «Фоккер» DVII с двигателем «Даймлер Ша» мощностью 200 л. с. Длина – 6,95 м, размах крыльев – 8,9 м, площадь крыльев – 20,2 (по другим данным – 20,5) м<sup>2</sup>. Вес пустого – 688 кг, взлетный – 906 кг. Максимальная скорость – 195 км/ч. Время набора высоты 1000 м – 1,75 минуты, 2000 м 6 минут 48 секунд (по другим данным – 4 минуты). Продолжительность полета – 1,5–2 часа. Практический потолок – 7000 м. Вооружение – два пулемета калибра 7,62 мм.

Чкалов быстро освоил самолет, и однажды он просил Антошина разрешить ему полеты при любой погоде и в полдень, когда воздух неспокоен. Он хотел быть хорошим летчиком: *«Лучше быть хорошим шофером, чем плохим летчиком!»* – говорил он. И это принесло свои плоды. Во время маневров Балтийского флота в 1924 году (этот эпизод хорошо представлен в художественном фильме режиссера Михаила Калатозова «Валерий Чкалов») Чкалов сумел в сложных метеоусловиях решить поставленную задачу – найти линкор «Марат» и сбросить морякам вымпел. Летая у самой воды, он читал надписи на бортах кораблей. Конечно, в реальной боевой обстановке это было чревато, ведь на близко летевший самолет могли обрушить весь огонь корабля, включая личное оружие.

Под руководством Антошина Чкалов прослужил в эскадрилье до марта 1925 года, а в мае эскадрилью возглавил Шелухин. Новому командиру было поручено отобрать лучших летчиков для перевооружения эскадрильи на истребитель «Фоккер» D.XI. В их число попал и Чкалов.



Линейка истребителей «Фоккер» D VII

Одноместный истребитель-полутораяплан «Фоккер» D.XI с двигателем жидкостного охлаждения был создан в мае 1923 года. Эта машина стала дальнейшим развитием предыдущих конструкций Фоккера и считалась одной из лучших в середине 1920-х годов. Основным заказчиком D.XI стал Советский Союз, где истребители использовались в строевых частях до 1929 года. Заказ на приобретение D.XI для Красного Воздушного Флота был оформлен через советское торговое представительство в Берлине в первой половине 1924 года. Всего приобрели 126 экземпляров D.XI, а также 55 разведчиков С.IV. Из них 30 машин поступило в 1-ю истребительную эскадрилью Ленинградского военного округа.

Однако, как выяснилось вскоре, самолет-истребитель страдал рядом дефектов. В частности, не выдерживали нагрузку подмоторные рамы. Дело в том, что этот самолет не проходил летных испытаний в Научно-опытном аэродроме (впоследствии НИИ ВВС), и слабые места машины пришлось выявлять в ходе ее эксплуатации. Чтобы предъявить зарубежной компании рекламацию, Чкалову поручили проверку истребителя на предельных режимах, что и было блестяще сделано. Так впервые Чкалова привлекли к испытательной работе, но какие выводы он из этого сделал, неизвестно.

Хорошо освоив машину, Чкалов, как и прежде, нередко шел на нарушение наставлений по производству полетов, за что неоднократно отбывал свой срок на гауптвахте. Позднее на «Фоккере» D.XI Валерий Павлович пролетел под Троицким мостом в Ленинграде.

Но и это не все. На его счету есть еще одно серьезное нарушение, о чем почему-то редко пишут – полет вокруг Исаакиевского собора (высота 101,5 метра). Сложного в этом ничего нет, но над Ленинградом не то, что воздушная акробатика, но и полеты вообще были запрещены.

Шелухин рассказывал: *«На Чкалова мое внимание было обращено со стороны политотдела спецвойск Ленинградского военного округа и со стороны заместителя по политчасти эскадрильи. Мое внимание обратил на него и начальник спецвойск и заместитель по политчасти, которые требовали от меня либо коренным образом переделать психологию Чкалова путем тщательного воспитания, либо отдать под суд и уволить его из армии. Мне было сказано, что Чкалов хороший летчик, но исключительно недисциплинированный человек, не хочет выполнять распоряжений, требований и приказов. Кроме того, он отрицательно влияет на своих товарищей, среди которых является вожаком. Я спросил, в чем конкретно он виновен. Мне сказали, что он злостно нарушает приказы, увлекается выпивкой и морально-отрицательно влияет на окружающих товарищей».*

Однажды Чкалов нарушил устав, выйдя на дежурство по части в состоянии опьянения. *«Расстаться с Чкаловым, – пишет Шелухин, – я не хотел, так как к этому времени я проверил его в воздухе и выявил исключительно высокие способности его как в технике пилотирования на новой материальной части, так и в воздушном бою. Самым сильным его качеством были: большая воля, сочетавшаяся с быстротой рефлекса, выдержка и спокойствие в трудных условиях полета, при выполнении высшего пилотажа, быстрый и правильный расчет в высшем пилотаже и на посадке. Эти качества выявились при первых же полетах с ним, и с тех пор я уже стал дорожить Чкаловым как отличным летчиком. Я летал с ним, проверяя его, сидя в одном самолете и в паре, больше всего в паре на аэродроме.*

*Имея такое хорошее впечатление о летных качествах Чкалова, я решил уделить большое внимание его перевоспитанию. Я вынужден был отстранить его от дежурств по части и не назначать до тех пор, пока он не выучит устав и научится точно выполнять требования устава и приказов».*

За серьезный проступок, совершенный во время дежурства, он был посажен на гауптвахту на 20 суток. Но этим строгим взысканием Чкалов был недоволен, и, выйдя на службу после отбытия наказания, в первый же день напился. Произошло это 7 сентября 1925-го, когда Чкалов должен был днем участвовать в учебном групповом полете. Надо сказать, что в те годы употребление алкоголя перед полетами не было редкостью, о чем свидетельствуют архивные документы. Но какова степень опьянения Чкалова, документы умалчивают. Тем не менее это круто изменило отношение к нему как личного состава эскадрильи, так и ее командования. В аттестации, подписанной 1 ноября начальником отряда эскадрильи С. Г. Королям (а почему не Шелухиным?) и приуроченной к судебному разбирательству, говорилось: *«... С большой силой воли, энергичен, решителен, обладает инициативой, умеет разбираться в обстановке, в обращении с подчиненными груб: не дисциплинирован».*

Это не могло не сказаться на решении военного трибунала, в приговоре которого сказано: *«Выездная сессия... 16 ноября <...> рассмотрев в открытом судебном заседании в расположении 1-й эскадрильи... дело за № 150 по обвинению гражданина Чкалова Валерия Павловича, 21 года, происходящего из крестьян, разведенного, ранее не судившегося, в преступлении... признала доказанным: 7-го сентября 1925 г. в г. Ленинграде гр. Чкалов, состоя в должности военлета 1-й эскадрильи и будучи обязанным явиться на аэродром для совершения учебного группового полета к 3 часам дня, явился к указанному времени в совершенно пьяном состоянии, вследствие чего не только не мог лететь, но и вообще вел себя недопустимо, кричал, шумел и т.д., чем и обращал на себя внимание присутствовавших на аэродроме.*

*Будучи арестованным, а затем отправленным на автомобиле с летчиками Благиным и Богдановым домой, Чкалов в пути был очень недоволен, что его отправили с аэродрома и не дали ему полететь на аппарате, громко выражал свое неудовольствие криками и жестикомуляцией, а при встрече знакомых у остановки трамвая афишировано с ними раскланивался, сопровождая свое приветствие также криками и жестикомуляцией, чем обращал на себя внимание проходящих лиц.*

*Означенными действиями Чкалов дискредитировал авторитет и звание командира-бойца Красной Армии, т.е. совершил преступление, а потому выездная комиссия ВТ ЛВО (военного трибунала Ленинградского военного округа. – Прим. авт.) ПРИГОВОРИЛА гр. Чкалова Валерия Павловича к лишению свободы со строгой изоляцией на один год, не поражая в правах...*

*Принимая во внимание первую судимость Чкалова, добровольную службу в Красной Армии, молодость и пролетарское происхождение, снять строгую изоляцию и срок лишения свободы понизить до ШЕСТИ месяцев.*

*Настоящий приговор может быть обжалован кассационным порядком в течение 72 часов со времени вручения копии приговора осужденному».*

Чкалов пытался обжаловать приговор, но вышестоящий суд оставил его в силе. Сурово, хотя сегодня за такую провинность выносят лишь выговора.

Пробыв в заключении лишь треть срока, Чкалов был освобожден по ходатайству командования ВВС. Поскольку из армии он был демобилизован, то несколько месяцев не мог найти работу. В ряды РККА Валерий Павлович возвратился в следующем 1926 году, и был направлен в ту же часть, но ее к тому времени перевели в Гатчину под Ленинградом. Казалось, урок должен был пойти впредь, но летчик по-прежнему оставался неуправляемым.

*«Чкалов, – вспоминал Шелухин, – самовольно начал делать любимые его фигуры – беспрепятственные петли вместо выполнения по заданию комплекса фигур, необходимых для тщательной отработки элементов воздушного боя. Иногда петли от быстрого перетягивания ручки на себя переходили в иммельманы. Это очень трудная фигура была опасной для тех типов самолетов и, в частности, для «Фоккера» Д-11, так как мощности у его мотора не хватало, чтобы четко выполнить эту фигуру, а у Чкалова она получилась впервые в эскадрильи, получилась четко, причем неожиданно для него. Эту впервые в эскадрильи совершенную им фигуру он начал обрабатывать из расчета выполнения летного задания. Это первое нарушение в воздухе.*

*Второе нарушение – на земле. Тов. Чкалов взял всех подчиненных своего звена, повел в пивную и напоил всех. Эта пьянка закончилась дебошем. Подрались с гражданской молодежью...*

*Я предложил ему побеседовать со мной по-товарищески, откровенно рассказать, что его побудило сделать такие нетерпимые нарушения. Почему же он вопреки уставу, вопреки приказам и, наконец, вопреки здравому смыслу, будучи командиром звена, допустил такие нарушения.*

*Он мне откровенно признался:*

*– У меня, товарищ командир, такой беспокойный характер, как в воздухе так и на земле. Если я в воздухе бываю, тогда я начинаю чувствовать самолет и ручку управления. Я не успокаиваюсь обыкновенным полетом, я хочу сделать что-то новое. Мне кажется, что от самолета не взяли все, что самолет может дать еще, и мне кажется, что я могу от этого самолета взять больше, чем он давал до сих пор.*

*В результате, увлекшись, я и начал делать не те фигуры, не те элементы воздушного боя, которые необходимы были по положению, а ту фигуру, которая мне больше всего нравилась. На базе этой фигуры мне удалось сделать новую фигуру, очень важную для элементов воздушного боя. Элемент иммельман позволяет быстро развернуть самолет на 180 градусов и одновременно набрать высоту. А высота дает большое тактическое преимущество перед противником. Вот эта мысль меня все время назойливо сверлила. Я, поднявшись в воздух, забыл, что я командир звена, забыл, что должен выполнять комплексное упражнение и, увлекшись таким образом, сделал грубое нарушение. Когда я сошел с самолета и по лицам окружающих я установил недовольство мной и моим поведением, я не знал, как мне исправить свою ошибку. Мне очень дорого было отношение товарищей ко мне и, особенно, техников. Я решил расположить их к себе, пригласив их всех выпить. Я никак не думал, что это выльется в следующий проступок.*

*Я понимал, что Чкалов по своей молодости не может понять глубины последствий своих поступков и как он отрицательно влияет на своих подчиненных. Отсюда напрашивался вывод, что командиром звена Чкалову быть рано, Чкалова необходимо учить... Я заявил, что к нему буду беспощаден, каждый его поступок буду лично разбирать, вызывать и буду очень строго реагировать...*

*Постепенно Чкалов начал осознавать нетерпимость совершаемых им проступков и постепенно стал отделяться от них. Я выискивал у него примерные действия для того,*

*чтобы поощрять его за эти действия и даже ставить в пример другим. Когда я стал ставить его в пример другим, это оказало на него сильное, самое благотворное впечатление.*

*До этого он понимал, что в эскадрилье он не пользуется авторитетом за свои проступки. Гауптвахты, наказания, замечания, вызов к начальству его очень сильно угнетали. Я это выявил из писем, которые мне показывали, в которых он жаловался как своим товарищам, так и своей жене. У него проскальзывала мысль бросить авиацию, бросить военную службу, что, может быть, у него не получится ничего. Эта мысль настолько его угнетала, что он начал терять веру в свои силы. А когда я его поощрил, привел в пример другим, он сразу ожил, повеселел и начал более четко выполнять получаемые указания.*

*Когда я убедился в том, что он начал осознавать свои проступки и правильно их оценивать, что стремится изжить свои недостатки, я снова назначил его командиром звена...*

*Чкалов первый показал образцы групповой слетанности, лучшие всех в эскадрилье водил самолеты в группе. Он уже сам обучал летный состав очень сложному, групповому воздушному бою».*

Видимо, поэтому его в 1926 году пригласили на совещание к начальнику Военно-воздушных сил. Присутствовал на совещании и будущий маршал авиации Ф. А. Астахов, в то время возглавлявший Серпуховскую авиашколу.

*«На совещании, – вспоминал Федор Алексеевич, – некоторые опытные летчики, в том числе и Чкалов, докладывали результаты проверки авиачастей – как практически летчики и экипажи одноместных и двухместных самолетов подготовлены к полетам в сложных условиях, как пробивают облака и летают вслепую. Поручение Чкалову такого ответственного задания говорило о возросшем его мастерстве и технической грамотности. Его доклад был правдив, грамотен и убедителен. Некоторые, лично его, чкаловские предложения были аргументированы предельно точными выводами. Сам он возмужал и прекрасно выглядел, держался примерно, дисциплинированно и на всех производил благоприятное впечатление».*

Взлеты Чкалова в глазах командования чередовались с летными происшествиями. Так, вечером 24 марта 1927 года, Чкалов в ходе учебного воздушного боя на истребителе «Фоккер» D.XI столкнулся на высоте 800 метров с самолетом своего «противника» Дроздова. «Причиной аварии, – как следует из аварийного акта, – явилась невнимательность летчика Дроздова, выразившаяся в недостаточном наблюдении за самолетом противника... Летчиком Чкаловым также была проявлена недопустимая невнимательность при подходе к самолету т. Дроздова, почему он, несмотря на то, что видел самолет противника, не смог избежать столкновения... вина т. Чкалова усугубляется тем, что он, будучи атакующим, не соблюдал установленных для воздушного боя дистанций...»



Советские авиационные специалисты в Липецке. Крайний слева Д. И. Григоров

Несмотря на это, в конце июня 1927 года Чкалова направили в Липецк, где с весны 1923 года базировались 2-я высшая школа красных военных летчиков, 1-я разведывательная эскадрилья ВВС РККА, впоследствии переименованная сначала в 40, а затем – в 38 и 26-й авиапарк, служившие прикрытием для секретной авиашколы и научно-испытательной станции люфтваффе в Советском Союзе. Фактически, в Липецке с 1925 года занимались подготовкой немецких пилотов, и для освоения немецкого опыта к ним, начиная с 1926 года, командировали не только летчиков, но и инженеров промышленности. Об этом мне рассказал Д. И. Григоров в то время сотрудник КБ К. А. Калинина. В 1926 году обучение у немецких инструкторов прошли 16 советских пилотов и 45 авиамехаников. В следующем году эту практику продолжили, и в числе пилотов, направленных в Липецк, оказался и Валерий Павлович.



Истребитель «Фоккер» DХІІІ. Длина – 7,3 м, размах крыльев – 11,5 м, площадь крыльев – 21,8 м<sup>2</sup>. Вес пустого – 1120 кг, взлетный – 1250 кг. Максимальная скорость – 265 км/ч. Время набора высоты 1000 м – 1,75 мин. Дальность полета – 600 км. Практический потолок – 8000 м. Вооружение – два пулемета калибра 7,7 мм

Похоже, что эта командировка была санкционирована либо начальником УВВС П. И. Барановым, либо его заместителем Я. И. Алкснисом, да и отбор кандидатов в Липецкую авиашколу был строгим. Видимо, для этого за месяц до командировки на Чкалова затребовали очередную характеристику. В документе, подписанном Шелухиным 26 мая, говорилось в частности: *«Обладает большой волей, – говорилось в документе. – Мало выдержан во взаимоотношении с другими, но в последнее время исправляется. Довольно молод... Достаточно развит. Политически развит удовлетворительно. Политически вполне благонадежен. Хорошо летает. Отличный истребитель. Будет хороший командир звена, особенно в боевой обстановке».*

А ведь не прошло и двух лет, как летчика осудили в Ленинграде.

Как следует из книги Д. А. Соболева и Ю. Н. Тихонова «Секретная авиашкола», по донесению старшего летчика 40-й эскадрильи С. Г. Короля в июле 1927 года в Липецке находилось лишь шесть советских летчиков. *«Первого числа с/м ими были произведены первые полеты. Все, как один, летают хорошо. Но некоторые из них имеют недостаток в отношении летной дисциплины, на что придется обратить самое серьезное внимание. Подготовка нашего летсостава ни в малейшей степени не уступает иностранной».* Судя по времени, среди этих летчиков был и В. П. Чкалов. Полеты осуществлялись, видимо, на самолете «Фоккер» DХІІІ.

Одноместный истребитель «Фоккер» DХІІІ, представлявший собой модификацию самолета D.XI с 450-сильным двигателем жидкостного охлаждения, был создан в Голландии по заказу рейхсвера в сентябре 1924 года. Два экземпляра этого самолета проходили государственные испытания в Научно-опытном аэродроме (НИИ ВВС) в Москве.

По итогам командировки наши летчики и немцы провели показательные воздушные бои. В этих полетах участвовал и Чкалов, получивший высокую оценку командования ВВС.

После возвращения в часть Чкалова продемонстрировал летному составу эскадрильи новые приемы воздушного боя. Для этого он в течение трех дней осмотрел свой «Фоккер» D.XI, отрегулировал его, устранил люфты, смазал и проверил все соединения, подготовив машину к демонстрационному полету.

*«Набрав необходимую высоту, – рассказывал сослуживец Чкалова В.В.Брандт, – Валерий Павлович выполнил каскад фигур высшего пилотажа, как всегда «по-чкаловски», стремительно и четко. Все шло очень хорошо, командир с удовольствием наблюдал. Вдруг самолет начал пикировать на ангар. Пикирование выполнялось под большим углом, мотор работал на полных оборотах. Машина с ревом неслась к земле, как раз к тому месту, где стоял командир. Все недоуменно следили за этим падением. Примерно на высоте 50 метров начался выход из пикирования. Но снижение по инерции, разумеется, продолжалось. В результате самолет пронесся над самой землей, так что в кабине было отчетливо видна голова Чкалова в шлеме. Он смотрел на Шелухина.*

*В следующее мгновение летчик пошел круто вверх с явным намерением выполнить петлю. Но ведь петля на такой высоте – самоубийство! Все замерли... Набрав высоту около 150 метров и показав зрителям «спинку», Чкалов плавно и четко повернул машину на 180 градусов вокруг продольной оси, продолжая полет без ухода вверх. Фигура Иммельмана! И это на минимально возможной высоте! Он уверенно и абсолютно одинаково повторил фигуру пять или шесть раз. Крутое пикирование с мотором, вывод у самой земли, резкий бросок на петлю и четкий переворот на высоте 150–200 метров.*

*Закончив программу, Чкалов пошел на посадку. Но и здесь зрителей ждал сюрприз. Добравшись примерно до границы аэродрома, летчик перевернул машину и продолжал планирование вверх колесами. Когда до земли остались считанные метры, совершил обратный переворот и тут же приземлился на три точки, то есть выполнил замедленную «бочку».*

*Кончился отчет о командировке двадцатью сутками ареста на гауптвахте и на двадцать суток командир бригады, приехавший в этот момент на аэродром, отстранил Чкалова от полетов. Позднее на вопрос командира, зачем он это сделал, Чкалов ответил, что в боевых условиях перед летчиком может стоять проблема вынужденной посадки, и этот маневр позволит ему без аварии посадить самолет в любых условиях.*

*Фигуру Иммельмана на «Фоккере» D-11 не выполнял никто, кроме Чкалова. Она не получалась, так как машина сваливалась в штопор. Чкалов не только показал возможность выполнения этой фигуры высшего пилотажа, но и по просьбе командира рассказал, как он это делает: «Сначала я отвязываюсь и сажусь как можно глубже в кабину, чтобы «ногу больше дать». Газ на разгоне даю за защелку. Потом ловлю момент и даю рули до отказа».*

На словах все просто, но, если верить сказанному, за этим просматривается серьезный анализ поведения машины и летчика в полете, основанный не на лихачестве и эмоциях, а на тонком расчете. Этому больше всего боялось начальство. Не дай бог, что случится. И все же, несмотря на всю осторожность, Чкалова допустили к участию в празднике, посвященном десятой годовщине Великой Октябрьской революции в Москве. Разрешение на это дал заместитель начальника ВВС РККА Яков Иванович Алкснис.

Да и не могло быть иначе. В начале 1970-х годов в советских ВВС ввели наивысшую квалификацию «летчик-снайпер», чего вполне был достоин и Чкалов. Один лишь пример. Особое место в подготовке летчика всегда занимали стрельбы по наземным и воздушным (по буксируемому конусу) целям.

При этом Чкалов, считавшийся в эскадрилье новатором, все время изыскивал новые способы боевого применения самолета в воздухе, что в конечном итоге повысило боеготовность эскадрильи и дало занять ей первое место в ВВС.

Разработанный в эскадрилье новый метод стрельбы (чем он отличался от предшествующего, непонятно) был продемонстрирован в 1927 году начальнику ВВС РККА Петру Ионовичу

Баранову. Демонстрационные полеты, в которых участвовали командир эскадрильи Шелухин, летчики Король, Макаровский, Павлушов и Чкалов, показали отличные результаты стрельбы. Средний процент попадания был 62 на эскадрилью, а у Чкалова и Павлушова – 98.

В том же году, 8 ноября, на Центральном аэродроме в Москве в присутствии членов правительства, представителей дипломатического корпуса и командования ВВС РККА состоялся воздушный праздник с показом личных достижений летчиков. В тот день Чкалову разрешили продемонстрировать фигуры высшего пилотажа с выходом в горизонтальный полет на высоте 20–30 метров.

*«Чкалов оторвался от земли, – писал в своих воспоминаниях Г. Ф. Байдуков, – набирает скорость, над ангаром переворачивает машину и короткое время набирает высоту, летя вверх колесами. Затем машина делает переворот и летит с набором высоты. На высоте 300 метров делает переворот через крыло и очень круто пикирует с мотором, работающим на полной мощности.*

*Кажется, что-то случилось, так как машина с бешеной скоростью летит на группу зрителей, в которой стоят члены правительства. Только на последнем пятидесятиметровом остатке высоты истребитель круто переходит на подъем, но скорость снижения такова, что самолет еще просаживается из-за большой перегрузки до 10 метров и отсюда с огромной скоростью идет на петлю. С этой высоты истребитель петлю завершить не сможет и обязательно врежется в землю. Но Чкалов знает, что делает. На высоте 150–200 метров он заставляет лететь самолет вверх колесами, постепенно набирая высоту. И снова переворот через крыло, и вновь, как и в первый раз, страшное пикирование с мотором на полных оборотах, и опять огромная просадка истребителя к земле при резком его выводе.*

*Затем Чкалов на высоте 100–200 метров делает двойные «бочки», просаживаясь к земле так низко, что зрители невольно вскрикнули от ужаса. Но вот, кажется, самолет планирует на посадку. Но что это такое? Перед ангаром машина переворачивается вверх колесами, пролетает над ним и идет на посадочную полосу. Всем казалось, вот и очередная катастрофа... Но на высоте метров 20 самолет переворачивается, кажется, какая-то автоматика, а не человек, хотя этот человек – летчик Ленинградской эскадрильи Чкалов. Самолет садится точно на три точки у знака «Т». После захватывающего полета аэродром утонул в криках «ура».*

Этим Чкалов завоевал первый приз. В приказе наркома обороны К. Е. Ворошилова, зачитанном на торжественном собрании в Большом театре, говорилось: «выдать денежную премию старшему летчику Чкалову за особо выдающиеся фигуры высшего пилотажа». Это было первым официальным признанием летного мастерства Валерия Павловича.



Петр Ионович Баранов

Присутствующий на Центральном аэродроме начальник Серпуховской летной школы, будущий маршал авиации Астахов (в этой школе учился и Чкалов) сказал:

*«Я бы хотел так летать, как Чкалов, но таких людей, как он, мало... Единицы. Конечно, это талант!.. Но на них ставку делать нельзя! Нам нужен массовый тип летного состава, который будут готовить школы, и именно эти летчики в военное время защитят страну от любого противника. А мастера, подобные Чкалову, нужны для движения вперед! В авиации будущего возникнут тысячи загадок, которые расшифруют такие пилоты, как Чкалов. Эту категорию нужно искать и оберегать».*

Но аварийность у этого мастера не снижалась. Так, 22 ноября 1927 года при взлете на самолете «Фоккер» DVII Чкалов задел нижним крылом землю, и машину отправили в ремонт.

В том же 1927 году в жизни Валерия Павловича произошло важнейшее событие. Договорившись с настоятелем одной ленинградской церкви, ночью обвенчался с Ольгой Эразмовной Ореховой. Для командира Красной Армии это был довольно смелый поступок. Помню, как меня, в тайне от отца, офицера Советской Армии, крестили в церкви в подмосковном Щелково. Мама через знакомых и за хорошее вознаграждение договорилась с батюшкой и, не говоря мне ни слова, отвезла в церковь. Атеизм тогда был превыше всего. Но Чкалова, как и немногих военнослужащих, рискнувших на этот шаг, оберег счастливый случай.



Георгий Филиппович Байдуков

Это был второй брак Чкалова. Первый раз он женился на Людмиле Крыловой, у которой от него родился ребенок. Согласно советской историографии, жизнь их не заладилась, и они разошлись. Ну, разошлись и разошлись, всякое бывает, но беда в том, что поиски следов первой жены Чкалова результатов не дали. А как же ребенок, ведь ему по закону положены алименты, да и рано или поздно он должен был объявиться, имея такого знаменитого папу. Но этого не произошло. Почему?

По получившей широкое хождение легенде, Чкалов пролетел под Троицким мостом в Ленинграде. Для фильма «Валерий Чкалов» этот полет повторил летчик Евгений Борисенко. О достоверности этого полета спорят по сей день. Кто-то уверяет окружающих, что событие произошло на самом деле, ссылаясь на рассказ Чкалова «Как я летал под мостами», опубликованной в какой-то газете, а кто-то подвергает полет сомнению.

Слухи о полете под мостом довольно быстро разлетелись по стране, и вслед за Валерием Павловичем во время вооруженного конфликта на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) в 1929 году летчик Э. Лухт, трижды награжденный орденами Красного Знамени, личным боевым оружием, золотыми часами и прочими знаками отличия тех лет, пролетел под мостом через Амур в Хабаровске, следом за ним этот на первый взгляд бесполезный и опаснейший трюк, повторили летчик того же авиаотряда А. Святогоров, а также И. П. Мазурук и М. В. Водопьянов. В годы войны аналогичный трюк выполнил летчик Рожнов. Уходя от преследования в небе, он пролетел под железнодорожным мостом, сохранив жизнь себе и экипажу. Много

лет спустя, 4 июня 1965 года, в Новосибирске под Коммунальным (Октябрьским) мостом через Обь на истребителе-перехватчике МиГ-17 ПФПролетел капитан Валентин Привалов из полка ПВО, дислоцировавшегося в Канске. Причем полет происходил со скоростью около 700 км/ч.

Эта весть быстро разнеслась по всему миру, ее замалчивали только в Советском Союзе.

Когда летчика доставили к командующему истребительной авиацией ПВО маршалу Е. Я. Савицкому, то первое, что услышал капитан:

– Заболел ... чкаловщиной?

Как ни странно, но это действие происходило в Новосибирске на авиационном заводе № 153 имени В. П. Чкалова, где в то время выпускался истребитель-перехватчик Су-9. Вот так, почти 40 лет спустя, вновь «встретились» национальный герой и «хулиган» Валерий Чкалов.

А может быть, этот трюк все же нужен был им, молодым пилотам, чтобы испытать себя? И уже совсем не нужен он был высокому начальству, ведь в случае неудачи полетели бы их погоны и карьера.

Молодые летчики в те годы подражали многим авиаторам героям Гражданской войны, хотя не все из них (как, например, И. У. Павлов) отличались уставной дисциплиной.

Читали они и самый массовый тогда авиационный журнал «Вестник воздушного флота», в одном из номеров которого говорилось, что летчик должен обладать:

- 1 – высоким воинским духом, основанным на гражданской доблести;
- 2 – решительным характером;
- 3 – нервным и быстрым темпераментом;
- 4 – умственным и физическим развитием;
- 5 – виртуозностью в пилотаже;
- 6 – виртуозностью в стрельбе;
- 7 – отличным знанием свойств своей машины и оружия.

Всеми этими качествами обладал и Чкалов.



## И. У. Павлов обходит строй личного состава одной из разведывательных эскадрилий

В декабре 1927 года Чкалова перевели в 15-ю Брянскую авиационную эскадрилью, которой командовал Лопатин. Поскольку жена с сыном Игорем остались в Ленинграде, Валерий Павлович оказался в состоянии депрессии, каждый день ощущая свое одиночество. Возможно, это состояние сопровождало его и в полетах.

К тому времени летчики 15-й авиационной эскадрильи, хотя и освоили первый советский крупносерийный самолет-истребитель И-2, но продолжали летать и на «Фоккере» ДХП. По сравнению с предшественниками «нюпорами» и «фоккерами», принадлежавшими к первому поколению самолетов-истребителей, И-2 был оснащен почти вдвое более мощным двигателем отечественного производства. Это существенно увеличило его летные характеристики и, прежде всего, высотно-скоростные.

Истребитель-биплан И-2, созданный под непосредственным руководством Д. П. Григоровича, стал первой машиной этого конструктора, освоенной Чкаловым.



Истребитель И-2 на лыжном шасси

Самолет построили в сентябре 1924 год, и 4 ноября А. И. Жуков впервые поднял его в воздух. Впоследствии к испытаниям истребителя подключились М. М. Громов и В. Н. Филиппов. Их мнения в чем-то совпадали, а в чем-то и расходились. Решили спор в НИИ ВВС, куда И-2 передали в начале февраля 1925 года. Вердикт военных испытателей можно выразить четырьмя словами: самолет требовал серьезной доработки. Тем не менее самолет запустили в серийное производство, и параллельно в КБ Григоровича разрабатывался его модифицированный вариант И-2 бис с увеличенным запасом прочности и расширенной кабиной пилота. Но кардинально улучшить летные данные машины, ее устойчивость и управляемость не удалось. В частности, воздушный бой с разведчиком Р-3 на высоте 1500 метров показал, что И-2 бис из-за большой инертности и недостаточной маневренности мог только обороняться. В итоге, в заключении НИИ ВВС было отмечено, что «...И-2 бис, имея малую скорость, скороподъемность, потолок и слабую маневренность, не может быть признан современным истребителем. По сравнению с И-2, он уступает по своим летным данным, но конструктивные и эксплуатационные улучшения делают самолет И-2 бис более желательным. После устранения всех недостатков И-2 бис может быть использован как тренировочно-переходной».



Аварийная посадка истребителя И-2 бис с 400-сильным мотором М-5. Длина – 7,32 м, размах крыльев – 10,8 м, площадь крыльев – 23,46 м<sup>2</sup>. Взлетный вес – 1575 кг. Максимальная скорость – 235 км/ч. Время набора высоты 3000 м – 9,6 мин. Время виража на высоте 1000 м – 16 с. Дальность полета – 600 км. Практический потолок – 5350 м. Вооружение – два пулемета калибра 7,62 мм

С 1925 года по 1929-й было построено 62 истребителя И-2 и 102 машины И-2 бис.

Первое летное происшествие Чкалова во время службы в Белоруссии имело место 28 июля 1928 года. При посадке на точность на аэродроме в Гомеле в 7 часов 30 минут Валерий Павлович задел хвостом своего истребителя И-2 край оврага. Этот самолет (заводской № 1908) был построен на московском заводе № 1 в 1926 году (3-я серия с мотором М-5 № 1105 ленинградского завода «Большевик») и был принят заказчиком 18 января 1928 года.

Приведу почти полностью протокол допроса виновника этого происшествия и свидетелей, сохранив при этом всю пунктуацию и орфографию:

*«30-го июля 1928 года Согласно приказу по эскадрилье <...> Я ниже подписавшийся командир 2-го Н/отряда старший летчик Козырев Иван Иванович <...> произвел дознание об аварии самолета «И-2» № 190 В с мотором «М-5» – № 1105 на Гомельском аэродроме, пилотируемый ст. летчиком тов. Чкаловым Валерием Павловичем.*

### § 1-й

*Опрошенный по сему делу ст. летчик 2-го Н/отряда (неотдельного.– Прим. авт.) 15-й авиаэскадрильи тов. Чкаловым Валерий Павлович уроженец Нижегородской губ. Городецкого уезда села Василево-слобода, 25-и лет, рабочий, женат, беспартийный, под судом и следствием не был. Предупрежден об ответственности за ложное показание-показал: Я Получив задание от командира эскадрильи вылететь на соревновательный фигурный полет и произвести посадку на точность. Сделав все положенные по приказанию фигуры пошел на посадку, закрыл газ, убрал опережение (зажигания.– Прим. авт.) и выключил одну лапку (контактора*

одного из распределителей зажигания. – **Прим. авт.**) стал рассчитывать на посадку. Рассчитав последний разворот, вышел на прямую и стал приземлять самолет, идя над оврагом я был уверен что самолет пройдет и коснется площади аэродрома. В самом конце оврага 1–1,5 метра высоты, самолет имея малую скорость и при выборе ручки на себя парашютнул – колеса самолета коснулись площади аэродрома, а хвост самолета ударился об бугор и оторвался. Я сразу же выключил зажигание перекрыл бензин и самолет прокатился 20–25 метров остановился.

Вопрос: старались ли Вы дать газ видя, что Вы не рассчитали.

Ответ: Так как я видел, что рассчитал правильно, то поэтому газа не давал, а когда самолет парашютнул я в это время не мог дать газа так как все равно не успел бы.

Вопрос: Хватало ли площадки отмеченной полотном от Т (посадочный знак. – **Прим. авт.**) до флажка размером 200 метров.

Ответ: Нет не хватало, самолет приземляясь у Т и прокатывался 15–20 метр. Заднее сигнальное полотно.

Большие показать нечего не могу со слов моих записано верно и мне прочитано, в чем и расписуюсь

30/VII-28 года/Чкалов/

## § 2-й

Опрошенный по сему делу командир 1-го Н/отряда 15-й авиаэскадрильи ст. летчик Андреев Михаил Иванович <...> показал:

Я во время полета тов. Чкалова был на старте и наблюдал за выполнением его полета. По окончании положенных фигур тов. Чкалов на высоте 600 метров закрыл газ и судя по звуку работы мотора убрал опережение и выключил одну лапку и стал рассчитывать на посадку с заходом на 180 % (видимо, – 180 градусов. – **Прим. авт.**), рассчитав последний разворот тов. Чкалов вышел на Прямую не далеко от границы аэродрома и имея высоту 50–75 метров у меня было такое впечатление, что тов. Чкалов чуть промажет, но когда самолет приближался к посадочной полосе он начал довольно быстро терять высоту, что показывало, что самолет шел на небольшой скорости не дойдя до конца оврага летчик Чкалов начал выбирать самолет из угла, но так как скорость планирования была небольшой то при выборе самолета из угла, самолет начал парашютировать и не пройдя еще всего оврага летчику пришлось садить самолет так как в противном случае бы он стукнулся бы колесами, таким образом самолет приземлился, причем колеса и большая половина фюзеляжа была на ровной поверхности вне границ аэродрома, тогда как костыль был еще в овраге благодаря этому самолет при приземлении на три точки стукнулся о землю не костылем, а концом фюзеляжа, который оторвался...

## § 3-й

Опрошенный по сему делу дежурный по аэродрому мл. авиатехник 2-го Н/отряда 15-й авиаэскадрильи тов. Стребань Федор Андреевич <...> показал:

По приказанию дежурного по бригаде я разложил старт, для полетов 15-й Эскадрильи, через некоторое время самолеты вырывают на старт и производят полеты. Один из самолетов идя на посадку, не дотянул на посадочную площадку, колеса самолета коснулись ровной площади, а хвост ударился о берег обрыва и оторвался. Самолет прокатился некоторое расстояние, немного завернуло влево. Остановился.

Вопрос: Правильно ли был разбит старт в плоскости ветра.

Ответ: Старт был разбит правильно, как всегда с этим ветром.

Вопрос: *На каком расстоянии лежало Т от оврага.*

Ответ: *50 мтр.*

Вопрос: *На каком газу шел самолет на посадку, было ли убрано опережение и выключена была одна лапка.*

Ответ: *На малом с убраным опережением и с одной выключенной лапкой...»*

К счастью, все обошлось, и самолет требовал лишь малого ремонта.

В те годы это летное происшествие классифицировалось как авария. Сегодня под аварией понимается летное происшествие, не повлекшее за собой гибель людей и позволяющее восстановить летательный аппарат. То, что произошло с Чкаловым, по современным меркам – поломка, подлежащая ремонту.

Как следует из аварийного акта: *«Летчик после выполнения пилотажа, производя посадку на малом газе, не проявил достаточного внимания, рассчитывая посадку, не имел никакого запаса ни по высоте, ни по расстоянию.*

*Заключение командира 15-й авиабригады: «Летчик Чкалов вообще чрезмерно самоуверен в полете. Нуждается в специальном воздействии со стороны командира части в этом отношении. С обрисовкой причины аварии комиссией согласен. Особой поучительности у материала для выводов авария не дает».*

*Командир 2-го неотдельного отряда 15-й авиаэскадрильи – Козырев Иван Иванович, уроженец Смоленской губернии и уезда Краснинской волости дер. Артемовка, 29 лет, женат, рабочий, член ВКП (б)».*

Из приказа ВВС Белорусского военного округа № 167/59 от 2/12 сентября 1928 года, г. Смоленск:

*«28 июля 1928 г. на Гомельском аэродроме при посадке самолета И-2 № 1908 летчиком 15 авиаэскадрильи Чкалова, самолет хвостом ударился о край оврага на границе аэродрома, в результате чего часть фюзеляжа по заднему шпангоуту и хвосту отвалилась совершенно.*

*Авария произошла вследствие грубой ошибки в расчете летчиком, основанной на излишней самоуверенности, а посему:*

*1). в целях пресечения дальнейших попыток со стороны Чкалова к развязанности приказываю арестовать его на трое суток с содержанием на гауптвахте и предупреждением об отстранении от полетов за проявление подобных поступков.*

*2). командиру эскадрильи и командиру отряда принять меры воспитательного порядка».*

ПРОТОКОЛ №...

30-го июля 1928 года Согласно приказа по эскадрилье от ... за № ...  
§... Я нижеподписавшийся командир 2-го Н/отряда старший летчик Кошнев Иван Иванович, уроженец Смоленской губернии и уезда Краснинской волости дер. Артемовка, 29 лет, женат, рабочий, член ВКП(б) под судом и следствием не состо-  
ял, привел дознание об аварии самолета № 4-2 № 190В с мотором "М-5" № 110В на Гомельском Аэродроме, пилотируемый ст. летчиком тов. Чкаловым Ва-  
лериусом Павловичем.

1-й.

Опрошенный по сему делу ст. летчик 2-го Н/отряда 15-ой эскадрильи тов. Чкалов Валерий Павлович уроженец Нижегородской губ. Городицкого уезда села Васильево-Слобода, 25-и лет, рабочий, женат, беспартийный, под судом и следствием не был. Предупрежден об ответственности за ложное показание-показал.  
Получив задание от командира эскадрильи вылететь на соревновательный - фигурный полет и произвести посадку на точность. Сделав все поцеленные по приказанию фигури пошел на посадку, закрыл газ, убрал опережение и выключил одну лопку, стал рассчитывать на посадку. Рассчитав последний разворот, вышел на прямую и стал приземлять самолет, идя НВд оврагом я был уверен, что само-  
лет пройдет и коснется площадки аэродрома. В самом конце оврага имел 1-1,5 метра высоты, самолет имея малую скорость и при выборе ручки на себя парашу-  
тнул-колеса самолета коснулись площадки аэродрома, а хвост самолета ударился об бугор и оторвался. Я сразу же выключил зажигание перекрыл бензин и само-  
лет прокатился 20-25 метров остановился.

Вопрос: старались-ли Вы дать газ видя, что Вы не рассчитали.

Ответ: Так как я видел, что рассчитал правильно, то поэтому газа не давал, а когда самолет парашутился я в это время не мог дать газа так как все равно не успел бы.

Вопрос: хватало ли площадки отмеченной полотном от Т. до флага размером 20С метров.

Ответ: Нет не хватало, самолет приземляясь у Т. и прокатывался 15-20 метр. заднее сигнальное полотно.

Больше показать ничего не могу со слов моих ~~хорошо~~ записано верно и мне прочтано, в чем и расписусь

30/ИИ -28 года /В.ЧКАЛОВ/

§ 2-й.

О провенный по сему делу командир 1-го Н/отряда 15-ой эскадрильи ст. летчи Андрей Михаил Иванович, уроженец Костромской губ. и уезда Грядицкой волости села Карабанова, 25 лет, женат, служащий, член ВКП(б) под судом и следствием не был предупрежден об ответственности за ложное показание-показал.

Я во время полета тов. Чкалова был на старте и наблюдал за выполнением его полета. По окончании положенных фигур тов. Чкалов на высоте 600 метров закрыл газ и судя по звуку работы мотора убрал опережение и выключил одну лопку и стал рассчитывать на посадку с заходом на 180°, рассчитав последний разворот тов. Чкалов вышел на прямую не далеко от границы аэродрома и имея высоту 50-75 метров у меня было такое впечатление, что тов. Чкалов чуть промахнет, но хот-  
да самолет приближался к посадочной полосе он начал довольно быстро терять высоту, что показывало, что самолет шел на небольшой скорости не дойдя до кон-  
ца оврага летчик Чкалов начал выбирать самолет из угла, но так как скорость планирования была небольшая то при выборе самолета из угла, самолет начал парашутировать и не пройдя еще всего оврага летчику пришлось садить самолет так как в противном бы случае он стукнулся бы колесами, таким образом самолет приземлился, при чем колеса и большая половина фюзеляжа была на ровной повер-  
хности вне границы аэродрома, тогда как костьль был еще в овраге благодаря этому самолет при приземлении на три точки стукнулся о землю не костьюлем, а концом фюзеляжа, который оторвался.

Больше показать ничего не могу со слов моих записано и мне прочтано.

/М.АНДРЕЕВ/

§ 3-й.

Опрошенный по сему делу дежурный по аэродрому мл. авиатехник 2-го Н/отряд 15-ой эскадрильи тов. Стребань Федор Андреевич уроженец Днепрпетровского окр-  
руга Близнцеовского района, Самофоловского сельсовета, 26-и лет, женат, рабочий беспартийный под судом и следствием не был, предупрежден за ложное показание об ответственности-показал.

По приказанию дежурного по бригаде я разложил старт, для полетов 15-ой Эскадрильи, через некоторое время самолет вырывается на старт и производят ха-  
полеты. Один из самолетов идя на посадку, не дотянул на посадочную площадку, колеса самолета коснулись ровной площадки, а хвост ударился о берег оврага и оторвался. Самолет прокатился некоторое расстояние, немного завернуло в лево

смотри на обороте

Но на этом «приключения» Валерия Павловича не закончились. В том же 1928 году, 14 августа, он на самолете «Фоккер» DVII № 4746 с мотором БМВ мощностью 185 л. с. (горючее – 40-процентная толуоловая смесь), выпущенном заводом Фоккера в 1918 году, потерпел аварию у разъезда Журбинка вблизи станции Сураж в 140 км от Брянского аэродрома в 5 часов 30 минут. Летя на высоте 5– 10 метров, самолет зацепил за телеграфные провода и упал. При этом пилот отделался легким испугом, получив лишь легкие ссадины и ушиб левого колена. При этом получили повреждения воздушный винт, нижнее крыло, шасси и фюзеляж.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.