

ЗЕМЛЯКИ

ОТ РЕДАКЦИИ: В приказе по Красной Армии нарком обороны К. Е. Ворошилов обвинил в лихачестве и гибели 11 мая 1939 года летчиков А .К. Серова. Не снимал ли этим маршал с себя ответственность за принятие на вооружение истребителя с опасными дефектами, стоившими жизни выдающимся летчикам? Через два года, в 1941 году, И-16 все же был снят с производства...

ШТОПОР,

**или Последний полет легендарных летчиков,
Героев Советского Союза
Полины Осипенко и Анатолия Серова**

Задание было предельно простым. Во всяком случае, для таких пилотов высшего класса. Серов провел в небе Испании десятки победных боев с фашистскими асами. В неполные тридцать лет получил звание комбрига, что соответствовало званию генерал-майора, занимал высокий пост начальника летной инспекции Высшего совета Военно-воздушных сил РККА. Осипенко носила немалое по тем временам, особенно для женщины, звание майора. Прославившие ее рекорды дальности и высоты удивляли в 30-е годы весь мир. Оба были Героями Советского Союза. Тем не менее их обоих обвинили в грубой ошибке при пилотировании простенького учебного самолета, и они уже никак не могли возразить суровым, но некомпетентным судьям.

В 8 часов 02 минуты учебный истребитель УТИ-4, управляемый Полиной Осипенко, оторвался от взлетной полосы Рязанского аэродрома. На высоте 1000 метров майору Осипенко предстояло отработать комплекс упражнений полета вслепую. Делалось это довольно просто. В передней кабине, выполняя роль инспектирующего, находился один пилот, а в задней, под непрозрачным колпаком располагался летчик, управлявший самолетом вслепую. УТИ-4, как и положено учебной машине, имел двойное управление и дублирующие приборы. Любую ошибку одного летчика мог тотчас исправить пилот-инспектор.



Через 35 минут истребитель, пилотируемый П. Осипенко, приземлился по всем правилам.



После заправки учебный истребитель снова рванулся ввысь. Мгновенный набор высоты, боевой разворот, и истребитель растаял в небе. Никто и не сомневался, что именно так, словно по боевой тревоге, будет взлетать герой испанского неба комбриг Анатолий Серов. Теперь роль инспектора исполняла Осипенко, а вел машину вслепую Серов.

Его мастерство, как всегда, было безукоризненно. Истребитель кувыркался в майском небе, словно весенний жаворонок...

Но прошло расчетное время, а машина на аэродром не вернулась. Миновал час, другой - уже должен был кончиться бензин, УТИ-4 с бортовым номером 1521544 не появлялся. Дальнейшие полеты отменили, а в сторону станции Рыбное, где была пилотажная зона, мчалась аэродромная «дежурка».

Колхозники села Высокое видели все, что произошло. Выполнив комплекс пилотажных фигур, учебный истребитель перешел в плавное снижение. На высоте полтора-два метра он лег в крутой разворот, вошел в штопор. Вывести истребитель на такой ничтожной высоте в горизонтальный полет просто невозможно. Совершив четыре витка, машина врезалась в землю. Остановившиеся часы на руке мертвого Анатолия Серова показывали 9 часов 09 минут. Было 11 мая 1939 года...

Все газеты вышли с сообщением Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б). На первых страницах снимки мужественного уральского богатыря Анатолия Серова и бывшей колхозницы из Приазовья Полины Осипенко. Их хоронили на Красной площади, и на трибуне Мавзолея стояли все члены Политбюро. Над Красной площадью пронеслись звенья краснозвездных истребителей. Погибшие герои принимали свой последний парад...

А потом поползли слухи, порочащие память похороненных летчиков. Утверждали, что пилоты были нетрезвы. Но ни в авиационных кругах, ни в других компетентных органах не захотели внести ясность в случившееся.

- Не верю я в эту версию, подлое вранье, - сказал мне известный полярный летчик Михаил Сахаров, который в 1938-м отыскал в дальневосточных морях совершивший вынужденную посадку экипаж самолета «Родина» и на всю жизнь стал близким товарищем Валентины Гризодубовой, Полины Осипенко и Марины Расковой. - Знаю только, что Полина в личной жизни была глубоко несчастна. Да к тому же молчать и лгать не умела, а у нее на глазах каждый день погибали от налетов самые близкие друзья.

- За Анатолием Константиновичем Серовым шла смерть давно, с той самой поры, как он вернулся из Испании, - сказала журналистка М. Симонова, мать которой, известная киноактриса Валентина Серова, была первым браком замужем за знаменитым летчиком. - Вы же знаете страшную долю тех, кто оказывался под подозрением НКВД. А подозревали всех, кто бывал за границей. Тем более - в Испании. «Испанцев» обвиняли во всех смертных грехах, в том числе в поражении республики. Были замучены, а потом расстреляны и оклеветаны бывшие друзья Серова Герои Советского Союза Смушкевич и Рычагов.

В архивах управления ФСБ Рязанской области вот уже шестьдесят лет хранится дело о гибели Серова и Осипенко. В нем заключение о причинах катастрофы, акт медицинского освидетельствования погибших, перечень их вещей и фотографии. Рязанские чекисты помогли мне внимательно ознакомиться с этими материалами. Однако документы не объясняли случившееся, а вызывали новые вопросы. Прежде всего - расследованием причин катастрофы занимались не летные специалисты, а работники следственных органов. Какой был в этом смысл, если речь шла об «ошибке в технике пилотирования», как заявлял подписавший заключение о причинах гибели начальник особого отдела Главного управления госбезопасности НКВД старший майор госбезопасности Бочков.

Был, оказывается, смысл. И немалый. Летчики никогда не пришли бы к тем невероятным выводам. Их сделали Бочков и другие подручные Бериин, поддерживавшие с ним непосредственную связь во время следствия. Они увидели бы многое другое, что очевидно даже шестьдесят лет спустя.

За двенадцать дней до катастрофы проводились испытания по вводу истребителя И-16 в пикирование. Машины этого типа уже успели повоевать в Испании, в Монголии. Они выпускались большой серией и были основой в истребительных авиачастях Красной Армии. Но слишком уж много тяжелых летных происшествий было связано с этим истребителем конструктора Поликарпова. Его деликатно называли строгим в управлении, скрывая за этим куда более неприятные свойства самолета.

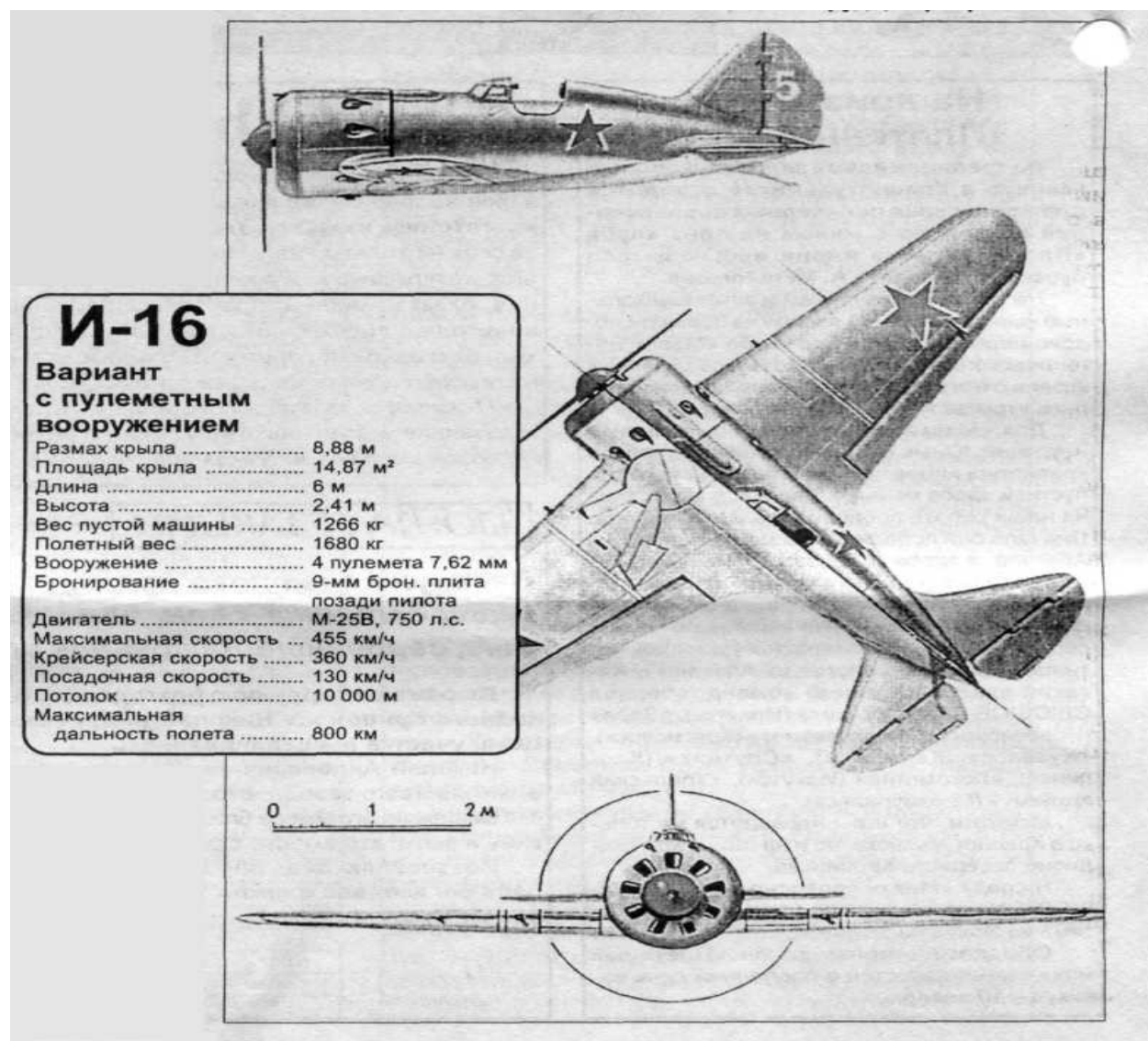
Проверку И-16-го проводил летчик-испытатель капитан Табаровский. Никто, как это сделал через несколько дней в закрытом приказе по Красной Армии о Серове и Осипенко нарком обороны Ворошилов, не смог бы обвинить пилота, что он что-то нарушил. В данном случае высота начала пикирования была вдвое больше, чем у Серова.

Капитан Табаровский ввел «ишачок» в пике на двух тысячах метров. С земли было видно, что пилот предпринимал многократные попытки изменить режим. Но машина самопроизвольно вошла в штопор, из которого вывести ее так и не удалось. Пилот погиб, не сумев покинуть самолет.

В Центральном архиве Советской Армии мне удалось отыскать документы, в которых группа опытных инженеров и летчиков проанализировала причины катастрофы. Эти люди в те времена очень рисковали, называя истинные причины катастрофы. Но они выполнили свой долг. Оказалось, что коротышка И-16 имел заднюю центровку и потому был весьма неустойчив в полете. Вступая в бой с врагом, пилот рисковал жизнью, что для истребителя вполне естественно. Не меньшим, если не большим, врагом была его собственная машина, которая при открытии огня теряла устойчивость, норовила опрокинуться назад и при малейшей оплошности отказывалась повиноваться. В своей книге «Крылья победы» А. Шахурин, возглавлявший наркомат авиапромышленности в последние предвоенные годы и всю войну, прямо заявляет, что, учитывая печальный опыт полетов на И-16, летчикам было запрещено выполнять на основном истребителе Красной Армии фигуры высшего пилотажа. А ведь что такое был УТИ-4?

Тот же И-16, но только в двухместном варианте, со всеми опасными особенностями боевого истребителя.

Можно ли было обнародовать такие страшные выводы? Со всех точек зрения - ни в коем случае. Как могла наша страна признаться в своей незащитности в воздухе? Следователи НКВД искали и хотели видеть другое. То, что позволило им сделать вывод: «Виновником плохой организации центрального



сбора слепых полетов на истребителях является Высший совет ВВС РККА, который не организовал и не проконтролировал подготовку к проведению этого сбора». Зловещий вывод, позволивший в ближайшие месяцы расправиться с Яковом Смушкевичем, легендарным в Испании генералом Дугласом, который имел две Звезды Героя и был, с точки зрения Сталина и его приспешников, слишком уж популярен на Родине.

В. ГОРОДЕЦКИЙ.
«Труд», 4 февраля 1999 г.