

# Великий летчик нашего времени Валерий Павлович Чкалов (1904-1938)

Современники называли Чкалова гением пилотажа, поэтом воздуха. О судьбе этого необыкновенного человека, о его роли в развитии российской авиации как гражданской, так и военной – эта выставка.

**«Не зря прожита жизнь, если начатое тобой дело, стало делом миллионов.»**

(Герой Советского Союза, лётчик-испытатель Валерий Чкалов.)



**Валерий Павлович Чкалов**  
**(1904 – 1938)** - советский  
лётчик-испытатель, комбриг,  
Герой Советского Союза. В  
1937 году В.П. Чкалов  
возглавил экипаж самолёта,  
совершившего первый  
беспосадочный перелёт через  
Северный полюс из Москвы  
в Ванкувер (США).



Никто не знает, как сложилась бы судьба будущего Героя Советского Союза, если бы в 1919 году он не увлекся авиацией.

Односельчанин Чкалова работал механиком в Канавинском авиапарке под Нижним Новгородом, куда и устроил 15-летнего Валерия учеником слесаря-сборщика самолетов. Для этого будущему пилоту пришлось приписать себе несколько лет и добровольно вступить в ряды Красной армии.

За хорошую работу красноармейца Чкалова наградили полетом на аэроплане. Именно тогда, побывав в небе в качестве пассажира, Валерий «заболел» небом.

После Гражданской войны в авиапарк пришла разрядка: отправить сотрудников в школу пилотов. Так 17-летний слесарь, уговорив начальство, отправился учиться.

Он прошел Егорьевскую военно-теоретическую школу, затем Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков, Московскую военно-авиационную школу высшего пилотажа и в конце концов окончил Серпуховскую высшую авиационную школу стрельбы, бомбометания и воздушного боя.

За время учебы Чкалов летал на технике различных типов и получил квалификацию летчика-истребителя.

Профессиональная карьера Чкалова в рядах РККА началась в 1924 году. Он был направлен в авиационную эскадрилью в Ленинград.

Летчик отличался не только отвагой, но и дерзостью. Он часто совершал рискованные полеты, за что многократно получал взыскания от начальства.

По легенде, правда, не подтвержденной документально, Валерий на спор пролетал под Троицким мостом в Ленинграде.



Троицкий мост в Санкт-Петербурге



Курсант В. Чкалов (крайний справа) у самолета У-1

Несмотря на многочисленные взыскания, Чкалов в числе лучших летчиков эскадрильи участвовал в московском параде в честь 10-й годовщины Октябрьской революции.



Старший летчик Валерий Чкалов настороженно ждал: пригласят или нет? Нареканий и выговоров у него, пожалуй, так много, как ни у кого. Менее дисциплинированного найти было трудно во всех ВВС.

С другой стороны, ни для кого не секрет, что он непревзойденный мастер высшего пилотажа, лучший стрелок и в воздушном бою ему нет равных. Пригласили.

8 ноября Чкалов взлетел с Ходынского поля для свободной демонстрации фигур высшего пилотажа. Не ограниченный никакими предписаниями полет! На него смотрит сам Ворошилов, на него смотрят прославленные полководцы Гражданской...

Будущий соратник Чкалова и его друг летчик Г. Байдуков так описывал этот полет: «Чкалов, спикировав с высоты, то заигрывал с землей, чуть не задевая ее крылом самолета в двойных и учетверенных, но эластично-мягких и точных переворотах через крыло, то ввинчивался вверх, восстанавливая высоту, где завершал подъем красивым иммельманом или удивительно неожиданным и необычным полетом вниз головой. По резвой веселости и чистоте этот полет Чкалова напоминал полеты стрижей в летнюю пору». Аэродром взорвался громом аплодисментов.

Чкалову было приказано выдать «денежную награду».

Пройдет несколько лет, и неукротимая творческая фантазия Чкалова толкнет его на самостоятельное изобретение и оттачивание совершенно новых фигур высшего пилотажа.

Как все новое, поначалу они были восприняты в штыки, а Чкалова, как обычно, заклеямили «нарушителем». А он просто был неутомимым искателем. Почему, например, так часто гибли летчики, вошедшие в перевернутый штопор, то есть колесами вверх? Чкалов придумал прием «замедленной полубочки» — для выхода из этого положения. Сначала машина неторопливо и плавно заваливалась на крыло, потом, перевернувшись на спину, удерживалась в этом положении, после чего плавно возвращалась в обычное горизонтальное.

В 1920-е годы развитие авиации рассматривалось как одна из первостепенных задач государства. Гражданская война закончилась, хотя мирными те годы назвать было нельзя, и от обороноспособности страны зависело немало, чтобы не сказать все.

Ленин создал Комиссию по выработке 10-летней программы авиавоздухостроительства, при этом особое значение придавалось истребительной авиации. Надо было рывком, на энтузиазме, героическим усилием, уже успевшим стать нормой жизни, догнать и перегнать Запад, пока же наше отставание в небе было катастрофическим. В 1921 году объявили конкурс на создание отечественного истребителя. Тогда-то и были построены первые советские самолеты - И-1 конструкции Д.П. Григоровича и Н.Н. Поликарпова, МК-21 - М.М. Шишмарева и В.Л. Коровина. Весной 1930 года те же Поликарпов (с которым отныне свяжет свою судьбу Чкалов) и Григорович выпустили высокоманевренный, вооруженный 4 пулеметами истребитель И-5, развивавший скорость до 300 км/ч. В общем, партия сказала «надо», и ресурсы нашлись. В невероятно короткие сроки страна получила множество новых самолетов-истребителей. Но прежде чем пускать новичков в дело, машины предстояло испытать.



**Прототип истребителя И-5**

**ТБ-3 с истребителями И-16**



В те годы это происходило в «святая святых», самом авторитетном для конструкторов и испытателей месте — в Московском научно-испытательном институте ВВС. НИИ находился в районе Ленинградского шоссе при Центральном аэродроме, вокруг располагалось множество самых различных авиационных — военных и гражданских — ведомств. В общем, среди людей понимающих НИИ ВВС имел статус храма авиации. И в этот «храм» назначили на службу Валерия Павловича Чкалова.



**Валерий Чкалов с матерью**



**Валерий Чкалов и летчик Александр Анисимов**

Институтское командование требовало, чтобы летчики-испытатели умели грамотно летать на всех выпускаемых видах истребителей. И Чкалову в самом деле довелось «научить летать» около 70 типов самолетов: истребителей, разведчиков, бомбардировщиков... Ему, в частности, принадлежит честь испытания уникальной «воздушной этажерки» конструкции В.С. Вахмистрова - бомбардировщика с двумя истребителями на крыльях.

Не раз при испытаниях самолетов Чкалов оказывался в смертельной опасности. Во время одного из полетов на И-17 он не сумел выпустить правую «ногу» шасси, а посадить самолет на одну ногу было смертельно опасно. Надо было выбирать: либо спасти себя, выбросившись из кабины с парашютом, либо, балансируя на грани жизни и смерти, искать решение по спасению машины.

Он уже видел, что на земле вместо посадочного знака выложили крест — призыв воспользоваться парашютом. Но Чкалов был упрям. Уже низко идя над землей, он выключил мотор. Самолет коснулся взлетной полосы и побежал по земле, все больше кренясь на правую сторону. Аэродром в ужасе замер — катастрофа казалась неизбежной. Но Чкалов довольно улыбался: он был абсолютно спокоен. Скорость самолета резко падала, и через мгновение машина безопасно замерла.



## Во время приземлений

Ольгу Эразмовну Орехову Чкалов увидел на новогоднем балу в Ленинграде в декабре 1924 года. Тогда она была студенткой Педагогического института имени Герцена. Ему запомнились ее синие глаза и благородная строгость лица. Ей — его дерзкий взгляд, напоминающий взгляд могучей птицы, и исходящая от него богатырская сила. Потом, в одну из встреч, Чкалов подарил Ольге свою фотографию с подписью на обороте: «Той, которая может заполнить мою жизнь».



Чкалов с женой и сыном, июль 1937 года

Чкалов мечтал иметь большую семью и сразу договорился с женой по крайней мере о шестерых детях. Увы, она успела родить ему только троих, и младшая дочь Ольга появилась на свет уже после гибели отца. Как и все семьи летчиков, они подолгу жили в разлуке.

Валерий Павлович обожал гостей и застолье. Когда он бывал дома, у него за столом собиралась компания до 100 человек. Он всех поил, кормил, доставал самые лучшие продукты. У Чкаловых бывали актеры - Козловский, Москвин, Качалов, Тарханов, писатели — Шолохов, Толстой, Пришвин, Лебедев-Кумач...

Много пили, много шутили, пели бурлацкие песни, которые помнил Чкалов, иногда просили Козловского «тихотихо», чтобы не слышали соседи и не донесли, спеть блатные песни. И комично подпевали ему шепотом. Это были самые счастливые моменты для Ольги Эразмовны, потому что обычно муж не ставил ее в известность о своих планах и командировках, уезжал и приезжал, когда считал нужным. Она научилась не задавать лишних вопросов, и ей пришлось научиться ждать. Он часто писал ей письма, множество писем, в которых изливал душу. «Скучаю, хандрю и теряю здоровье и, поверь, только из-за того, что нет тебя рядом со мной, — писал он из очередной командировки. — Я стал летать хуже, и я это чувствую, нет тебя, нет той энергии, которую я приобретал, глядя на тебя. Ты мне нужна в жизни, как хлеб и воздух».

## Набор высоты



Вопреки распространенной версии вовсе не Чкалову принадлежала идея перелететь через Северный полюс. Мысль эта впервые возникла у героя челюскинской эпопеи, полярного летчика Сигизмунда Александровича Леваневского. В начале 1935 года он обратился к Сталину с проектом беспосадочного полета из Москвы в Сан-Франциско через Северный полюс. И Сталин проект одобрил.

Расчеты показывали, что кратчайший воздушный путь из Москвы до Сан-Франциско через Тихий океан составляет около 18 тысяч километров, через Атлантику — примерно 14 тысяч, а через Северный полюс — всего 9 605.

В первых числах августа того же года Леваневский отправился в это историческое путешествие, но уже через 10 часов, над Баренцевым морем, экипаж повернул обратно из-за сильной утечки масла. В докладе Сталину Леваневский сообщил, что на одномоторном самолете АНТ-25 вообще нельзя лететь через полюс в Америку. Тогда Сталин принял решение отправить Леваневского за границу, чтобы он там купил подходящий самолет. Но подходящей летной машины, как ни странно, и там не нашлось.



АНТ-25 в музее ВВС в Монино

Чкалов, узнав эту историю, тотчас «взбаламутился». Он знал АНТ-25 как свои пять пальцев. Машина - отличная. В ней были сосредоточены все новинки авиационной техники: здесь впервые применили убирающиеся в полете шасси с масляными амортизаторами и электрифицированным подъемом. Мотор выдающегося российского конструктора А.А. Микулина тоже отлично себя зарекомендовал. В общем, глаза у Валерия Павловича загорелись, в нем вновь проснулся авантюрист.

Предполагаемый экипаж - Чкалов, Байдуков и Беляков - написал записку в ЦК о новом проекте. С ними встретился сам Сталин. Чкалову он показался тогда добродушным, терпимым и весьма тепло к ним настроенным. - На такой большой риск не благословлю, - отечески пробасил Сталин. - А на маршрут Москва-Петропавловск-на-Камчатке согласен.

Чкалов было собрался возразить, но что-то в глазах Сталина остановило его. Это - приказ, значит, нужно выполнять. Они отправились в путь 20 июля 1936 года.

Позади были 56 часов непрерывного полета. Перед его глазами промелькнули взлохмаченные волны, потом песок, осока, галька... Последнее нечеловеческое напряжение сил - и Чкалов, используя весь свой опыт маневренника, посадил самолет там, где его посадить было практически невозможно. Вокруг - глубокие овраги, заполненные водой, валуны, крупная галька.

Остров Удд. Вокруг путешественников суетились местные жители - нивхи (гиляки), которые говорили что-то на своем языке. В конце концов летчики приютились в какой-то хижине и заснули богатырским сном. Наутро их разбудил незнакомец, доставивший телеграмму: «Примите братский привет и горячие поздравления с успешным завершением замечательного полета. Ходатайствуем о присвоении вам звания Героев Советского Союза. Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Ворошилов, Жданов».

В Москву встречать победителей на аэродром Щелково прибыло все правительство.

Чкалов с женой ехали по улицам в открытой машине, и их со всех сторон забрасывали цветами. Валерий Павлович счастливо улыбался, но в глубине души досадовал: сорвалась его очередная затея, осуществлению которой он бы обрадовался куда больше почестей. Чкалов просил правительство, не просто просил, а почти молил, чтобы после сумасшедшего перелета в Арктику ему позволили отправиться на войну в Испанию. Ему не терпелось проверить приобретенное на «гражданке» мастерство в реальных военных условиях: он мечтал на им испытанном И-16 вступить в схватку с фашистскими ME-109. Но этого ему не позволили.



**Чкалов и Сталин, август 1936 года. За спиной Чкалова стоит Александр Беляков**

Разумеется, Чкалов не был бы Чкаловым, не сумей он «дожать» проект перелета через Арктику в Америку. 18 июня 1937 года они отправились устанавливать мировой рекорд в том же составе: Чкалов — командир, Байдуков — второй пилот, Беляков — штурман, и на том же испытанном АНТ-25. Вот как очевидец и очеркист Лев Кассиль описывал их легендарный взлет: «Кругом было еще темно. А здесь свет прямоугольных прожекторов вырубил в синем прохладном массиве ночи лучистые параллелепипеды света. Шла экипировка самолета. Самолет поставили на весы. Начали заливать в баки горючее. Из Москвы привезли в тепло укутанных бидонах горячее масло. Потом заправленную, готовую к полету машину выкатили из ангара. У нее было ослепительно белое, узкое тело, черная голова с красным клювом в центре серебряного трилистника-пропеллера, алые, лакированные крылья с надписью на борту: «Сталинский маршрут». Медленно и осторожно буксировали тяжело нагруженную машину по бетонной, выложенной из шестигранников дорожке на стартовую горку. Автомобиль-тягач осторожно тянул за упругие веревки, прикрепленные к шасси самолета. Чудесная краснокрылая воздушная машина неуклюже, хвостом вперед тащилась по дорожке, в чужой ей стихии земли и бетона.

Доктор разбудил летчиков. Герои шутливо отнекивались и молчали. Потом Чкалов, Байдуков и Беляков надевали специальное обмундирование: сперва шелковое белье, затем шерстяное, потом свитеры, наконец, меховые чулки и унты. Одевшись, летчики с аппетитом позавтракали. Неторопливо собрали затем они свои дорожные вещи, маршрутные карты, приборы.

Весь маршрут был начерчен в разрезе на листе бумаги. Вот равнина полюса, вот высокие зубастые горы на границе Америки и Канады.

Полюс! Еще вчера казалось пределом мечтаний: завоевать полюс, сесть на макушку земли, обосноваться там. И вот это уже совершено, и сегодня не знающие покоя и остановок большевики приступают к использованию этой исторической победы над полюсом».



Экипаж АНТ-25 после перелета в США

Когда пролетали сам полюс, Чкалов беспробудно спал — это было не его дежурство. Товарищи не стали его будить, что он им потом долго не мог простить. Они без него полюбовались сплошной панорамой льда, отсвечивающего разноцветными красками. Однако после его прохождения начались неприятности.

Самолет то и дело попадал в циклон, запасы кислорода иссякали. Силы летчиков и так были почти на исходе, когда Байдуков заметил, что лопнула трубка водяной системы охлаждения мотора. 5—6 минут, и мотор разорвет на куски! Положение спасла находчивость Чкалова. Он бросился к резиновым мешкам с питьевой водой и срочно стал сливать воду в бачок.

Несколько минут титанических усилий и дьявольского напряжения нервов, и — проклятый насос заработал.

Мировой рекорд установлен! Экипаж Чкалова долетел всего за 63 часа 16 минут, побив собственный рекорд беспосадочного полета, покрыв за это время расстояние в 11 340 километров. В Белом доме президент Рузвельт долго жал Чкалову руку и даже при помощи помощников поднялся на парализованные ноги, чтобы поприветствовать героев стоя. Открытый, непосредственный летчик чрезвычайно понравился американскому президенту. В нем не было ни напряженности, ни заискивания, ни фальши.



Советские летчики после приема в Белом доме. В сером костюме — посол СССР в США Александр Трояновский

Из Америки экипаж возвращался на пароходе «Нормандия».

Наконец герои прибыли в Москву. Шел 1937 год.



Его популярность в стране была огромна. Еще при жизни его именем называли аэроклубы, города, предприятия, школы. Сам он чувствовал себя страшно неловко, приезжая, например, в родной город, названный его именем. Будто он уже памятник!

## Последний вираж



Чкалов мечтал передать Сталину почти разработанный совместно с верными Байдуковым и Беляковым новый проект «кругосветки» — сейчас именно это в основном занимало его мысли.

Международная обстановка ухудшалась. Гитлер явно использовал Испанию как полигон для обкатывания новых видов оружия. Уже появилась новая модель «мессершмитта» — Me-109E, превосходящая советскую авиационную технику по всем ведущим параметрам: и в скорости, и в мощности.

В КБ авиаконструктора Поликарпова, где Чкалов служил теперь шеф-пилотом, сверхсрочно разрабатывался И-180 с мощным мотором конструкции С.К. Тумановского. По расчетам специалистов, он должен был произвести сенсацию своим появлением в воздухе и намного превзойти немцев. Усталые, взвинченные люди работали сутками, без выходных: над ними висел дамоклов меч — успеть к концу года.

15 декабря 1938 года в Москве было по-настоящему холодно: 24 градуса ниже нуля. Ровно в 11 утра Чкалов уже подходил к ангарам. Издалека увидел свой алый «ястребок» И-180, ярким пятном выделяющийся на фоне промерзлого снега. Задание предписывало летчику совершить «первый полет без уборки шасси с ограничением скоростей... по маршруту Центральный аэродром, на высоте 600 м». Стартер взмахнул зеленым флажком, и Чкалов повел машину на взлет. Первый круг он сделал над аэродромом, но на второй пошел с большим удалением, на высоте примерно 1 500 м, что было явным нарушением полетного задания. И вот он уже подворачивает ближе к аэродрому. За его полетом с беспокойством следили сотни глаз. И тут скорость машины резко снизилась.

По непонятной причине начала падать температура масла и головок цилиндра мотора. До аэродрома на Ходынском поле буквально рукой подать, но при подаче газа машину судорожно трясло и мотор работал рывками, с перебоями. Однако Чкалов уже вышел на посадочный курс.



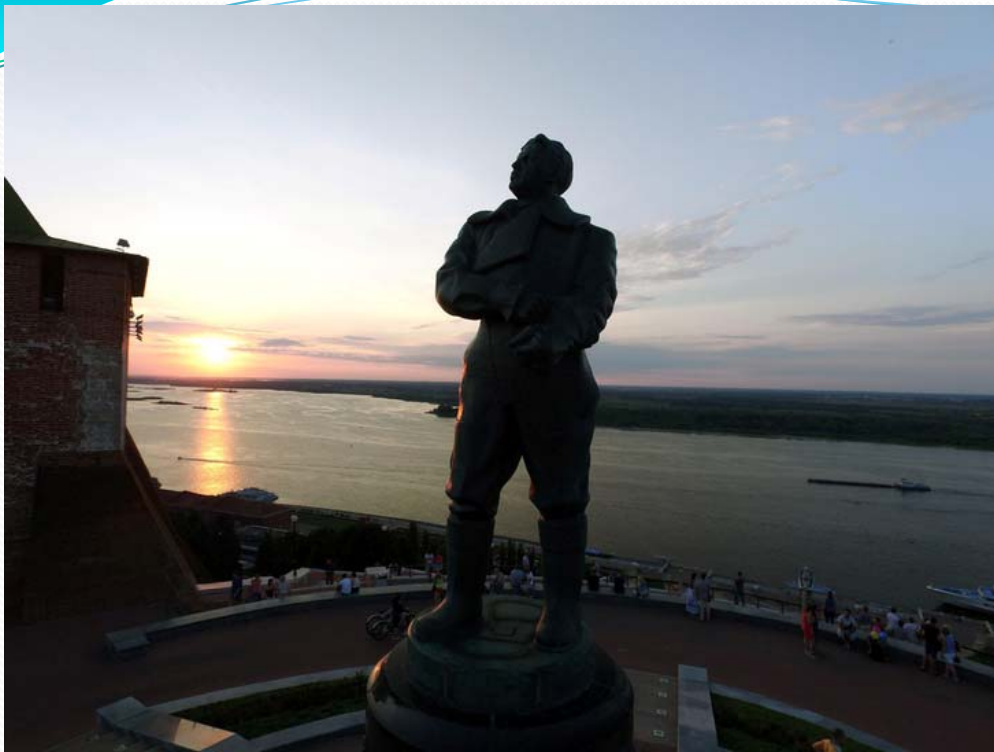
**И. Куликов. Портрет Валерия Чкалова. 1940 год (написан после гибели летчика)**

Когда до полосы оставалось не более 500 метров, мотор внезапно заглох. Нужно было срочно садиться. Но куда? Впереди — кусок земли, изрытый оврагами, чуть правее — жилые постройки, левее — столбы. Самолет на большой скорости уже несло к земле. Дома неотвратимо надвигались, еще доли секунды, и он убьет всех находящихся там людей. Машина легла в левый вираж, в последнее мгновение увернулась от построек и врезалась в высоковольтный столб.

Столкновение было настолько сильным, что пилота выбросило из кабины вместе со штурвалом. Через 2 часа испытатель Чкалов скончался в Боткинской больнице, не приходя в сознание.

**Ему было 34 года.**





**Памятник Чкалову в Нижнем Новгороде**

## **Память**

Памятники прославленному летчику есть во многих городах России и бывших советских республик. Один из самых известных — на родной земле Чкалова, установленный в 1940 году у Нижегородского кремля.

С 1939 по 1978 год в Москве проходили ежегодные командные зимние мотокроссы в честь Чкалова, главным судьей на которых неизменно была супруга Героя Советского Союза.

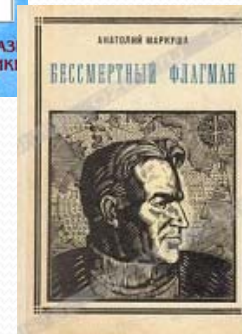
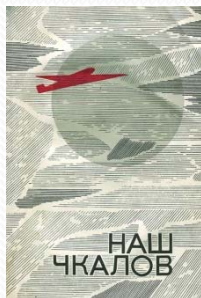
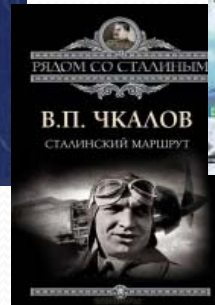
Именем Героя Советского Союза названы учебные и производственные учреждения, военные части, города и улицы — улица Чкалова есть даже в американском Ванкувере.

И, конечно, о легенде советской авиации снимают документальные и художественные картины. Самый первый фильм — «Валерий Чкалов» Михаила Калатозова — вышел в 1941-м.

- Валерий Павлович был автором нескольких книг: «Высоко над землей. Рассказы летчика» и «Наш трансполярный рейс Москва — Северный полюс — Северная Америка».

- В доме, где прошло детство летчика, устроен мемориальный музей с памятными фото и вещами.

## Книги о Чкалове



## Валерий Павлович Чкалов. Цитаты:

«Вы богаты?»

— Да, очень богат.

— В чем выражается ваше богатство?

— У меня 170 миллионов.

— Рублей или долларов?

— 170 миллионов человек, которые работают на меня, так же, как и я работаю на них.»

«Нельзя умирать побежденным.»

«Бензин кончился — летим на самолюбии.»

«Если быть, то быть первым.»

«Махнуть бы вокруг шарика!»

«Моя вина только в том, что я хотел быть лучшим.»