

Валентин Лукин



**МАЛЕНЬКИЕ РАССКАЗЫ
О ВЕЛИКОМ ЛЁТЧИКЕ**

Нижний Новгород
2007

Эту книгу о жизни и подвигах легендарного летчика написал Валентин Павлович Лукин, который больше двадцати лет был директором мемориального музея В. П. Чкалова.

Валентин Павлович очень много знает о великом летчике, читателям уже знакомы его книги «Крылатое имя Чкалов», «О Чкалове и Чкаловске», «Питомцы волжских берегов».

Николай Александрович Маркин, заслуженный художник России и Почетный гражданин города Чкаловска, тоже когда-то работал в этом музее. В книге помещены фоторепродукции двадцати трех его произведений, а всего музей хранит около 300 живописных и графических работ художника.



325-12/X



НАРОДНЫЙ ЛЮБИМЕЦ



44 888/2

Мой маленький дружок! Ты, конечно, уже хорошо умеешь читать и прочтешь эту книжку сам. А если и не умеешь – не беда, ее тебе прочитают мама или папа, бабушка или дедушка. В ней я хочу рассказать тебе об одном замечательном человеке – Валерии Павловиче Чкалове.

Семьдесят лет назад о нем и о его подвигах знали жители любой деревни, любого села в самых дальних уголках нашей страны. Он был любимцем народа. Наша страна и сейчас не маленькая, а тогда была еще больше, и называлась она Советский Союз. Валерий Павлович Чкалов был одним из первых Героев Советского Союза.

Но не только в нашей стране знали этого человека. Тогда, семьдесят лет назад, о нем писали во всех газетах и журналах в Америке и во Франции, в Англии и в Германии. Короче говоря, его имя знал весь мир.

Валерий Павлович Чкалов был летчиком. И не просто хорошим или выдающимся летчиком. Он был великим летчиком, каких мало не только у нас в стране, а и во всем мире. И сейчас наш народ помнит о Валерии Чкалове. Ведь такие люди составляют гордость и славу Отечества.

Чем же он был так знаменит и что такого замечательного сделал, что получил такую известность? Вот об этом-то я и хочу рассказать тебе, дружок. Если уж о Чкалове знают во всем мире, то и тебе полезно узнать о нем получше да побольше. Так ведь?



ДОМ НА ГОРЕ



Давно это было. Больше ста лет прошло с той поры. Приехал тогда в село Васи́лёво сноровистый рабочий человек Павел Григорьевич Чкалов и поставил на волжском берегу, на самом-то крутояре, крепкий, просторный дом. Все в доме он делал надёжно, прочно и красиво. Он ничего не делал плохо да кое-как.

Рядом с домом Павел Григорьевич разбил большой фруктовый сад, около пятидесяти яблонь посадил он там. Яблони были всякие, разных сортов – и сухая сладь, и белый налив, и антоновка. Вскоре яблоньки подросли, окрепли. Представь-ка себе, как хорошо, как красиво было в саду, когда весной, в мае, эти пятьдесят яблонь зацветали все вместе, разом! Глаз не оторвать!

А уж какое хорошее место выбрал Павел Григорьевич для своего дома! Внизу, под берегом, неторопливо, плавно несла свои воды великая русская река Волга. Сверху, с крутояра, всю ее видно как на ладони и в ту, и в другую сторону. Видно и острова, и синие заволжские дали.

Павел Григорьевич постоянно был в делах да заботах о семье, о доме. Но когда выдавалась свободная минутка, любил посидеть на лавочке возле самого волжского обрыва, любил посмотреть, как по реке проплывают то белоснежные пассажирские пароходы, то работяги-буксиры с баржами или плотами.

Хорошо на Волге летом!



ВОЛЬКИНЫ ЗАБАВЫ

Вот в этом доме на берегу Волги в семье рабочего Павла Григорьевича Чкалова и родился будущий великий летчик. Семья у Павла Григорьевича была большая – пять человек, а Валерий был самым младшим. Только никто его в детстве Валерием не называл. И дома, в семье, и на улице звали его попросту Волькой.

Вольготно жилось Вольке Чкалову у большой реки. Все лето напролет он купался со своими друзьями-приятелями, подныривал под плоты, что стояли у берега. Плавать Волька научился рано, еще и шести лет не было, и заплывал далеко. «Волька, утонешь!» – кричит ему с берега старшая сестра. А он ей в ответ: «Не утону».

Когда немного подрос, запросто переплывал Волгу. Любил нырять с палубы пристававших к Василёвской пристани пароходов. Пробрется незаметно на парход, а когда тот отчалит – с самого верха в воду вниз головой!

Зимой Волька катался на лыжах с крутых волжских обрывов. Рядом с домом был съезд, крутой и очень длинный спуск к Волге, к затону, где работал Волькин отец. Этот съезд был таким длиннющим, что ребята, сверстники Чкалова, катались на санках лишь с его середины. И только Волька – хоть на лыжах, хоть на санках – вихрем мчался с самого верха, со всей крутизны. Только ветер в ушах свистит! А внизу ребята сделают еще городок, снежное ограждение. И Волька с разгона пулей пробивал этот городок!

Отчаянным, смелым пареньком рос Волька Чкалов!





НЕУГОМОННЫЙ ЗАВОДИЛА



Но вот пришло время идти Вольке в школу. Сшили ему новую рубашку и новые штаны, и пошел он в первый раз в первый класс.

Учился Волька хорошо, все на лету схватывал и запоминал. Только вот очень уж непоседлив был и учителей не очень слушался. То и дело слышал Волька: «Чкалов, не смей! Чкалов, перестань!»

Что и говорить, любил Волька поозорничать. Но учителя многое ему прощали и все равно любили за его доброе сердце. Ведь Волька всегда вставал на защиту тех, кто был помладше или послабее. Всегда выручал товарища, если тот попадал в беду.

Во всех мальчишечьих играх Волька был вожаком, заводилой. А в играх любил, чтобы все было по-честному, без обмана. В школьные перемены Волька вызывал сверстников побороться. Боролся один против троих, один против пятерых и всегда выходил победителем. Крепким пареньком был Волька Чкалов!

Быстро пролетели школьные годы. Да и учиться Вольке пришлось всего четыре года. Когда пареньку исполнилось двенадцать лет, отвез его отец далеко от родного дома в город Череповец на учебу в техническое училище. Павлу Григорьевичу хотелось, чтобы его младший сын стал судовым механиком. Есть такая должность на пароходах – за паровую машину и другими механизмами следить, чтоб исправно работали.

«Будешь ты, Волька, в кителе с золотыми пуговицами ходить. Машина знай себе работает, ты похаживаешь, руки в брюки, а деньги хорошие идут!» – говорил отец Валерию.



ВОЛЖСКИЙ КОЧЕГАР

Но не довелось Валерию окончить училище, не пришлось стать судовым механиком. И доучиться-то ему оставалось немного, как в стране начались большие беспорядки, началась Гражданская война. Наступили голод да разруха, и училище это закрыли.

И вернулся Валерий в Василёво, и пошел работать в затон, в мастерские, подручным молотобойцем к отцу. Хоть и был он пареньком сильным и крепким, а все равно – легко ли в четырнадцать-то лет целый день по десять часов тяжеленным молотом стучать!

И вот с наступлением весны, как только освободилась Волга ото льда, поступил Валерий кочегаром на землечерпательницу. Такие суда как раз ремонтировали и строили в Василёвском затоне. А предназначены они для углубления речного дна на отмелях, чтобы все суда по Волге беспрепятственно могли проходить.

И молотобойцем работать тяжело, и у кочегара работка не из легких. Топка котла так и обдаёт, так и пышет жаром! Пот и по лицу, и по всему телу льёт в три ручья!

Вот такую закалку получил Валерий Чкалов в начале своего самостоятельного жизненного пути!

Вернувшись в Василёво весной следующего года, Валерий привез домой два мешка муки, мешок картошки да еще и сестрам подарки. Все это он купил на заработанные им деньги, и все это дома оказалось очень кстати. И отец, и мать ой как обрадовались! Я уж говорил тебе – голод был в стране в эти годы.





Я БУДУ ЛЕТАТЬ



Погостив немного у родителей, Чкалов опять стал работать кочегаром, только теперь уже на пароходе. Назывался пароход «Баян».

Вот с палубы этого парохода и увидел Валерий впервые в своей жизни самолет. Это было около Нижнего Новгорода. Работая в кочегарке, он вдруг услышал какой-то непривычно резкий шум мотора. Выскочил наверх, на палубу, и увидел в небе диковинную крылатую машину.

Ах, как сильно забилося сердце в груди пятнадцатилетнего паренька! Как захотелось вот так же и самому, будто птица, подняться в небо! Вот такое дело как раз было бы для него, отчаянного смельчака!

«Я буду летать, во что бы то ни стало!» – решил Валерий. Однако путь к осуществлению мечты предстоял непростой и долгий. Но раз решил – надо добиваться своего! Таков уж был Чкалов.

И вот он увольняется с парохода, вступает добровольцем в Красную Армию и устраивается на работу слесарем в авиамастерские, что находились в Нижнем Новгороде.

В стране все еще шла Гражданская война. Валерий и его товарищи по работе отправлялись в те места, где шли бои, собирали там части сбитых самолетов и по железной дороге переправляли их в Нижний Новгород. В мастерских механики и слесари собирали из этих деталей самолеты, более или менее способные летать. После испытаний их отправляли на фронт. Лётчики-испытатели, уступая просьбам Валерия, иногда брали его в пробные полеты. И тогда Чкалов бывал на седьмом небе от восторга и счастья!



ЛЕТАТЬ СМЕЛО И УМЕЛО

Настойчивым, упорным человеком был Чкалов! Через два года работы в авиа-мастерских он добился-таки своего, и его направили в авиационную школу. И не одну эту школу, а целых четыре летных училища одно за другим окончил Валерий Чкалов, пока не стал настоящим боевым летчиком-истребителем. Хорошие учителя были у Чкалова, и еще во время учебы они отмечали незаурядные, большие способности Валерия к летному делу.

Летом 1924 года двадцатилетний военный летчик Чкалов приступил к службе в Ленинградской истребительной авиаэскадрилье.

Но ты, дружок, может быть, еще и не знаешь, кто такие летчики-истребители? Летчик-истребитель летает на маленьких, вертких одноместных самолетах. Они имеют большую скорость и предназначены вести бой, истреблять врага в воздухе. Эти самолеты так же, как и летчиков, называют истребителями.

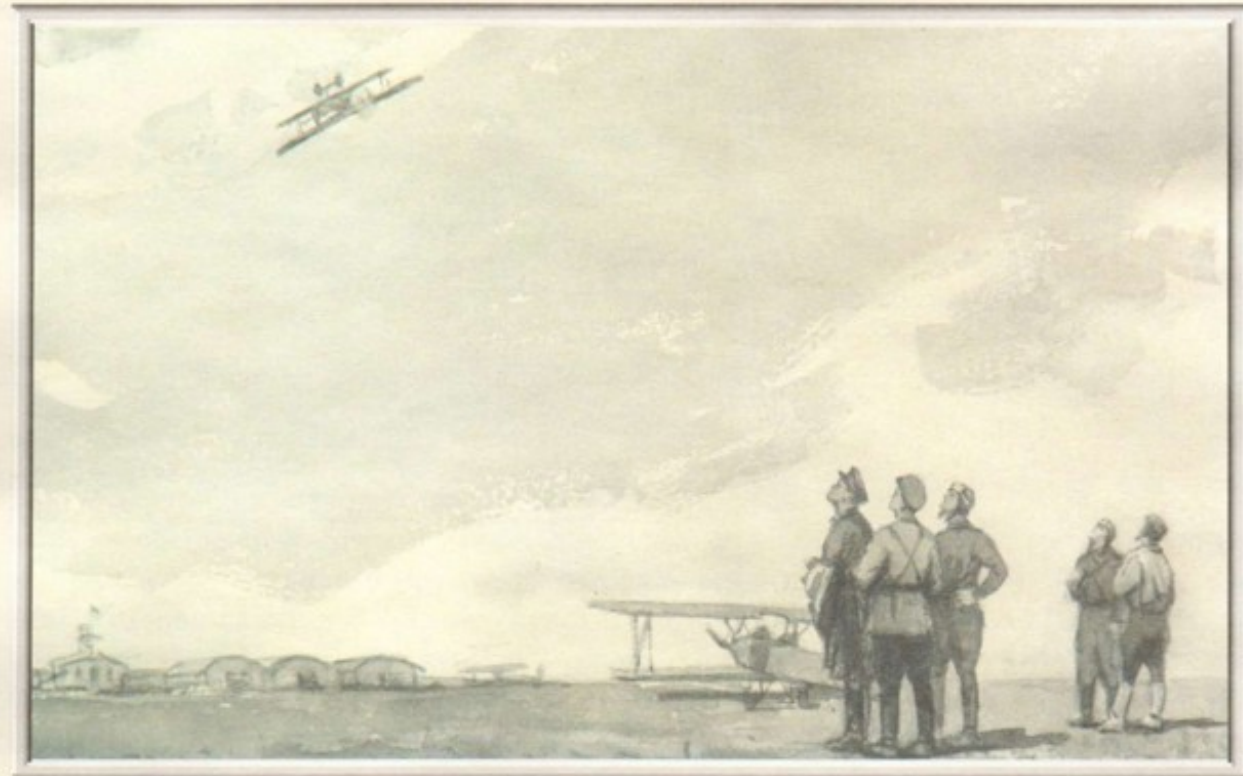
Во время службы в Ленинграде Валерий Чкалов на старых и очень плохих самолетах – других-то не было! – выполнял опасные полеты, каких до него не делал никто. Первым в России, вторым в мире совсем молодым человеком выполнил он полет вверх колесами. На такой малой высоте, что даже трава наклонялась, летал он над самой землей, вдоль лесных просек, над полотном железной дороги. Пролетел как-то между двумя деревьями, расстояние между которыми было меньше размаха крыльев. А однажды на своем самолете он пролетел под аркой одного из Ленинградских мостов!

Чкалова за такие полеты ругали, наказывали, считая их хулиганскими выходками. Однако сам Валерий Павлович был убежден, что летчик должен летать смело и умело на любых самолетах, в любой обстановке. И он оказался прав. Все, что он делал первым, впоследствии широко использовали в боях Великой Отечественной войны.





ВЫСШИЙ ПИЛОТАЖ



Ты, дружок, конечно же, видел, как летом высоко в небе кружат и носятся быстрые стрижи. Они то стремительно взмывают ввысь, то камнем падают вниз, то на всей скорости резко меняют направление полета. Как быстрая стремительная птица чувствует и ведет себя в воздухе умелый летчик-истребитель. Летчик и самолет во время полета сливаются в одно целое, в боевую единицу, способную поразить врага из любого положения. Их, таких летчиков, называют асами. Чкалов был летчиком-асом!

Валерий Павлович непрестанно совершенствовал свое летное мастерство. Он постоянно придумывал, разрабатывал и осваивал все новые и новые фигуры высшего пилотажа. Чкалов улетал от аэродрома подальше и там тренировался над освоением какой-нибудь очередной сложной фигуры. А когда доводил ее до совершенства, то показывал уже над аэродромом. И вновь получал за это нагоняй!

Всего за время своей летной службы он разработал и освоил пятнадцать фигур высшего пилотажа. Конечно же, не ради бахвальства осваивал их Чкалов. Спортсмен-борец изучает и применяет множество различных способов защиты и нападения в спортивной схватке. А в воздушном бою схватка идет не на жизнь, а на смерть. И чем больше приемов защиты, а главное, нападения умеет применить летчик, тем больше у него шансов на победу. Вот для чего летчик-истребитель должен постоянно совершенствовать свое мастерство. Вот для чего Чкалов разрабатывал различные фигуры высшего пилотажа.

Все придуманное Чкаловым потом использовали и другие летчики. А участники воздушных боев не раз поминали добрым словом Валерия Павловича, большого мастера высшего пилотажа.



АТАКА, И ТОЛЬКО АТАКА!

В самом начале службы Чкалова в Ленинградской авиаэскадрилье с ним произошел такой случай. В учебном бою при стрельбе по мишеням, воздушным шарам, у него кончились патроны. И тогда летчик нагнал эту цель и рассек ее ударом лопасти винта самолета: «Так я буду поступать в бою с настоящим врагом», – заявил он командиру.

Лобовой таран впервые во время Первой мировой войны применил русский летчик Петр Нестеров, на полной скорости направив свою машину на вражеский самолет. П. Н. Нестеров – наш земляк, уроженец Нижнего Новгорода. Поразив врага, летчик погиб и сам. А вот Чкалов придумал другой способ – нанести врагу удар лопастью винта и остаться живым. И этот вид тарана летчики часто использовали в воздушных боях Великой Отечественной войны. Всего за годы войны было совершено более 600 воздушных таранов. Тридцать четыре летчика применяли таран дважды, а Герой Советского Союза А. Хлобыстов – трижды!

Чкалов учил не теряться ни в каком трудном положении, быстро находить из него выход. А главное – всегда смело и решительно первым идти в атаку. Только смелый, уверенный в себе летчик, умело владеющий своей машиной, выйдет победителем из боя. Атака, и еще раз атака – вот девиз летчика-истребителя! Именно так, по-чкаловски, разили врага летчики-асы трижды Герои Советского Союза А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб. Каждый из них уничтожил в воздушных боях более чем по пятьдесят фашистских стервятников! Вот что значит чкаловский атакующий стиль боя!





ОН УЧИЛ САМОЛЕТЫ ЛЕТАТЬ



Немало хорошего и полезного сделал Валерий Чкалов, испытывая новые модели создаваемых в нашей стране самолетов. Его жизнь сложилась так, что он стал работать летчиком-испытателем на одном из московских авиазаводов. Новая работа Валерию Павловичу сразу же понравилась. При заводе было конструкторское бюро, где конструкторы – инженеры и техники – трудились над созданием самолетов-истребителей совершенно новой конструкции. По их расчетам и чертежам в цехах завода рабочие строили самолет. А Чкалов должен был его испытать. Сначала на земле, а потом уж и в воздухе летчик-испытатель проверяет, хорошо ли, надежно ли работает двигатель самолета и всякая другая деталь, вплоть до последнего винтика.

В новом самолете далеко не все получается так хорошо, как это задумывали конструкторы. Если недостатки выявляются во время пробежки по полю аэродрома, это не так опасно. Но когда поломка случается в воздухе, летчик должен употребить все свое мастерство, чтобы благополучно посадить самолет на аэродром.

Работа летчика-испытателя всегда связана с риском для жизни. И все-таки она была Валерию Павловичу по душе! Вот где пригодились его знания, опыт и талант летчика!

После каждого полета Чкалов шел в конструкторское бюро, пояснял, какая деталь или механизм ведет себя в воздухе хорошо, а над чем еще надо поработать. И с заключением Чкалова всегда считались не только рядовые конструкторы, но и главный конструктор – Николай Николаевич Поликарпов.



УПРЯМЫЙ «ИШАЧОК»

За время службы и испытательной работы Валерию Павловичу Чкалову довелось летать на самолетах более 70 типов.

Хорошие, надежные самолеты испытывал Чкалов во время работы летчиком-испытателем на Московском авиационном заводе. Но самой лучшей из этих машин был самолет-истребитель И-16. «Ишачок» – так в шутку называли летчики этот самолет. А прозвали его так за упрямый, капризный характер. Ишачки, или ослики, как ты знаешь, животные очень упрямые.

И вид у этого самолета по сравнению с другими, предыдущими, был необычный – маленький, пузатый, с короткими крыльями. Летчики поначалу и не верили, что такая машина может подняться в воздух.

Придумал и сконструировал самолет И-16 все тот же Николай Николаевич Поликарпов. Замечательным, очень талантливым конструктором был этот человек! И машина у него получилась замечательная, с высокой скоростью полета. А скорость у самолета-истребителя – это, дружок, самое главное качество!

И-16 в те годы был лучшим в мире истребителем. Даже и в самых передовых странах не было самолета с такой высокой скоростью. На этих самолетах советские летчики воевали с фашистскими стервятниками в первые годы Великой Отечественной войны. Многие из них, летая на «ишачках» и громя врага по-чкаловски, стали Героями Советского Союза и даже получили это высокое звание дважды.

А научил летать этот самолет Валерий Чкалов.





НАГРАДА ЗА СМЕЛОСТЬ



Однако немало пришлось поработать Чкалову с этой машиной, немало пришлось пережить очень даже неприятных минут, прежде чем она стала летать, как надо. Ведь в начале не хотел «ишачок» слушаться летчика, да и все тут! Самолет набирал высоту, а затем, не подчиняясь управлению, крутясь волчком, падал вниз. Чкалова в этом случае спасало только его летное мастерство.

И-16 был первым в мире самолетом, у которого во время полета убирались шасси – колеса для разбега перед полетом и для приземления на аэродром. Эти колеса, если их не убрать, уменьшают скорость самолета. Ведь и птица во время полета поджимает лапки к животу.

Механизм уборки и выпуска шасси вначале работал плохо. А если колеса перед посадкой не выйдут и не встанут на свое место, это грозит при приземлении аварией, поломкой самолета и даже гибелью летчика. В одном из полетов Чкалов около 40 минут выделял головокружительные фигуры, давая самолету встряску, прежде чем эти злополучные колеса заняли свое место.

Неполадок в воздухе случалось много. Однажды Чкалову гибель показалась неминуемой. Тогда он оторвал кусок фанерной обшивки самолета, нацарапал на нем: «Самолет стоящий, испытания следует продолжить», и бросил этот кусок на землю. В конце концов, воля и настойчивость Чкалова переупрямили непослушного «ишачка», и страна получила прекрасный самолет-истребитель И-16.

За мужество, проявленное при испытаниях этого самолета в мае 1935 года, правительство наградило Валерия Павловича Чкалова орденом Ленина. А это, дружок, в те годы была самая высокая награда.



НЕОЖИДАННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

После вручения правительственной награды Чкалов получил известность во всей нашей стране. И вот осенью 1935 года к нему домой пришел его друг Георгий Филиппович Байдуков и сделал неожиданное предложение: «Давай слетаем с тобой на самолете АНТ-25 в Америку!». В Америку? Да еще без посадки? Да еще и через Северный полюс? Да еще и на таком большом самолете как АНТ-25? Чкалов от такого предложения вначале наотрез отказался.

Ведь он любил и умел летать на маленьких и юрких истребителях. А самолет АНТ-25 был не просто большим, он был огромным! Расстояние от одного конца крыла до другого – это называется размах крыльев – 34 метра! Это целых 68 твоих шагов, дружок!

Но после того как Чкалов попробовал полетать на этом самолете, он ему понравился. Понравилась и сама мысль о перелете в Америку. Американские летчики уже несколько раз пытались перелететь в Советский Союз через Северный ледовитый океан, но у них ничего не вышло. Чкалову захотелось сделать это первым!

Вскоре сложился и экипаж самолета – командир Валерий Павлович Чкалов, второй пилот Георгий Филиппович Байдуков и штурман Александр Васильевич Беляков. Летчики приступили к тренировочным полетам. Они летали и ночью, и в самых плохих погодных условиях. Поднимали самолет и делали посадку при полной его загрузке.

Чкалов основательно изучил все особенности этой огромной машины и стал летать на ней с большим мастерством.

Весной 1936 года летчики обратились в правительство с просьбой разрешить им перелет по маршруту Москва – Северный полюс – Соединенные Штаты Америки. На опасное, рискованное дело решились три отважных летчика!





ПЕРЕЛЕТ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК



Однако в правительстве к просьбе летчиков отнеслись с осторожностью и предложили им сначала сделать перелет на Дальний Восток над территорией Советского Союза. Конечной точкой их маршрута должен был стать самый восточный, самый крайний город нашей огромной страны Петропавловск-на-Камчатке. Расстояние от Москвы до Петропавловска тоже немаленькое!

Ну, что же – делать было нечего, летчики согласились и на этот полет. Только по-просили разрешения лететь не над сушей, а над Северным Ледовитым океаном. Им хотелось узнать, как будет себя вести самолет в сложных погодных условиях.

И вот 20 июля 1936 года летчики отправились в этот полный трудностей героический перелет. Значительную часть пути полет был «слепым». «Слепой» полет – это полет в условиях сплошной облачности, когда машину приходится вести, только лишь доверяя приборам.

Георгий Филиппович Байдуков был большим мастером таких полетов. Александр Васильевич Беляков точно определял место нахождения самолета и прокладывал маршрут.

Шаг за шагом, преодолевая капризы северной погоды, летчики достигли Петропавловска-на-Камчатке и сбросили над городом вымпел. Задание было выполнено, но топливо еще оставалось, и летчики решили лететь дальше до города Хабаровска. И только сильный шторм заставил их приземлиться на маленьком острове Удд в Охотском море. Сейчас этот остров носит имя Чкалова.

Полет длился более 56 часов, за это время летчики преодолели 9375 километров. Вот как велика наша Родина, вот какое огромное над ней небо!

Всем троим членам экипажа за этот перелет было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Их имена узнала вся страна!



ЧЕРЕЗ ПОЛЮС – В США

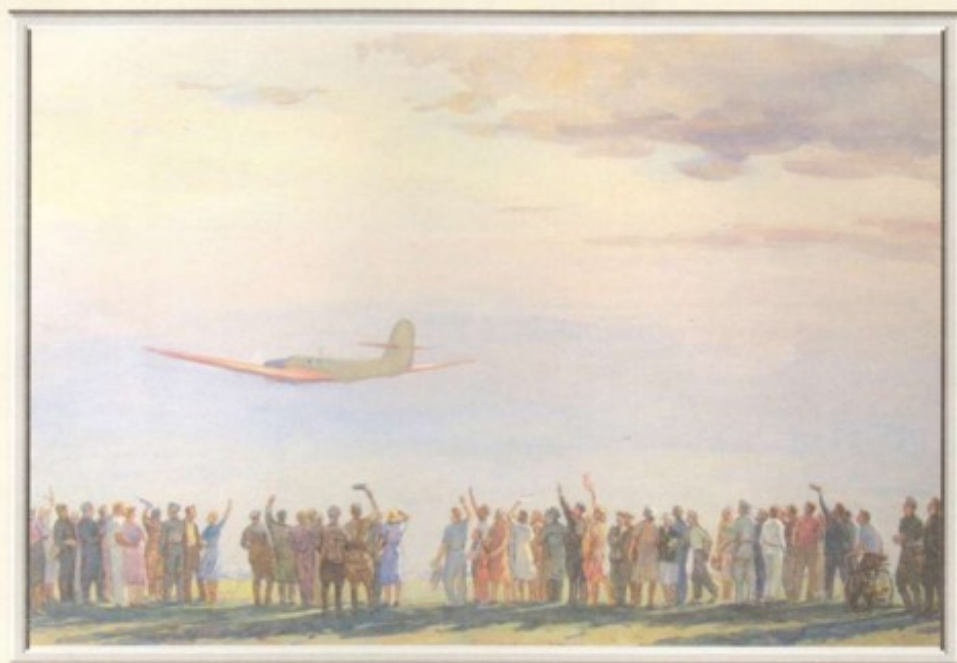
Мысль о перелете по первоначально задуманному маршруту не оставляла трех отважных летчиков. И вот, наконец, после настойчивых просьб разрешение было получено.

Ранним утром 18 июня 1937 года тяжело нагруженный краснокрылый самолет-гигант АНТ-25 оторвался от стартовой дорожки аэродрома и взял курс на север. Так начался этот перелет, о котором долго мечтали Чкалов и его товарищи. Он был еще более трудным и опасным, чем первый.

Каких только неприятностей не случалось у летчиков в пути! Не успели и до Ледовитого океана долететь, как потекло масло из трубы маслопровода. А без смазки, как известно, мотор работать не будет, сломается. То вдруг неизвестно почему испарилась вся вода из системы охлаждения двигателя. И пришлось весь запас питьевой воды, чай из термосов заливать в эту систему. То из-за обрыва проводов терялась связь с землей.

Но главной неприятностью было обледенение крыльев и винта самолета. Полет опять большей частью проходил в условиях сплошной облачности, самолет и винт покрывались коркой льда, и машину начинало трясти так, что того и гляди вся она разлетится на куски.

Когда летчики поднимались над облаками вверх, к солнцу, там им становилось трудно дышать. На большой высоте в воздухе кислорода мало, а без него человек задыхается. Летчики надевали кислородные маски, но запас спасительного кислорода был мал. И даже у Чкалова – с его-то здоровьем! – шла носом кровь, сводило ногу. Но как бы ни было трудно, экипаж долетел-таки до северо-западного побережья Америки и благополучно приземлился на аэродроме возле города Ванкувера. Усталые, небритые, но счастливые, сошли три русских летчика с борта АНТ-25 на американскую землю. Их полет продолжался почти трое суток!





МЫ ПРИНЕСЛИ ВАМ ДРУЖБУ



С изумлением и восторгом встретили летчиков жители Ванкувера. Трижды прозвучал в этот день на аэродроме пушечный салют в их честь.

Через день после приземления их летные костюмы были помещены в витрине одного из ванкуверских магазинов. А еще через день магазин был пуст – все его товары были раскуплены. Сейчас летный костюм Валерия Чкалова находится в витрине музея в городе Чкаловске. А еще там лежит монета копеечного достоинства. За нее один из деловых людей предлагал Чкалову целых 100 долларов! «Это не продается!» – ответил Чкалов.

В Америке летчики пробыли почти месяц. Они побывали в крупнейших американских городах – в Нью-Йорке, в Чикаго, в Вашингтоне... Чкалов, выступая в огромных залах при стечении большого количества американских граждан, говорил: «Примите привет и дружеские пожелания, которые мы принесли вам на наших крыльях!»

О героическом перелете чкаловского экипажа писали все американские газеты и журналы, да и не только американские, а и всего мира. Еще бы – такого успеха не знала до сих пор ни одна страна!

Этим полетом было положено начало дружественным отношениям с большим и сильным государством – Америкой. А еще всему миру было показано, что советские летчики могут долететь до любой, самой отдаленной точки земного шара. А это, дружок, в те тревожные, предвоенные годы было ох, как важно!

Валерия Чкалова по прибытии на Родину ждали всенародная любовь и слава. Но он, Чкалов, не зазнался. Он, как и прежде, оставался простым и душевным человеком.



ЧЕЛОВЕК БОЛЬШОЙ ДУШИ

Валерий Павлович Чкалов учил летать самолеты. Это было главным делом его жизни. Но вместе с тем он был человеком, которого интересовало очень многое. Он страстно любил музыку, сам любил петь, много читал, дружил с писателями и нередко давал им толковые советы. В последние годы жизни Валерий Павлович написал немало статей и книг об авиации, о своей работе, о дальних беспосадочных перелетах. Чкалов любил театр, в молодости сам участвовал в театральных постановках. В юности он был азартным футболистом, а в зрелые годы, когда стал знаменитым летчиком, его приглашали как главного судью на спортивные состязания.

Чкалов был хорошим, надежным товарищем, готовым прийти на помощь в трудную минуту. Валерий Павлович очень любил детей. Он часто бывал в школах, беседовал с ребятами, мог повозиться с ними или прокатить на своем автомобиле.

Чкалова любили за то, что он был человеком большой и доброй души. Он с уважением и вниманием относился к любому человеку, кем бы тот ни был.

Однажды Чкалов шел двором, и вот к нему подбежал мальчик лет восьми:

– Вы Валерий Павлович Чкалов?

– Да, я Чкалов.

– Напишите мне что-нибудь на память!

– Да у меня и бумаги-то нет с собой. Вот ручка есть, а бумаги нет.

– Вы подождите, я за бумагой сбегаяю.

И Валерий Павлович терпеливо ждал, пока мальчик сбегал за бумагой. Потом расписался на вырванном из тетради листе, и мальчик с довольным сияющим лицом пошел домой.





Я – НАРОДНЫЙ ИЗБРАННИК



В декабре 1937 года Валерий Павлович Чкалов был избран депутатом в Верховный Совет СССР. Союз Советских Социалистических республик – так в те годы называлось наше государство, а Верховный Совет был тогда самым высшим органом государственной власти.

Что это значит? А это значит, что все важнейшие законы, по которым жила и работала наша страна, принимались Верховным Советом. Состоял же он из избранных самим народом депутатов, и это были самые лучшие люди страны.

Чкалова в Верховный Совет избрали от Горьковской (ныне Нижегородской) области и Чувашии. Прежде чем стать депутатом, 21 район объехал он, стараясь попасть в самые глухие, отдаленные места. Больше полумиллиона человек слушали выступления Чкалова на митингах и собраниях, давали ему свои наказы.

Став депутатом, став членом правительства, Валерий Павлович говорил так: «Я – слуга народа. Я – народный избранник. Общение с народом, выполнение его требований – вот смысл моей жизни».

Часто к Чкалову обращались его избиратели, и не было случая, чтобы не откликнулся он на какую-нибудь жалобу или просьбу. Он хорошо знал жизнь и нужды народа, каждому человеку стремился помочь в беде, многим предприятиям помогал в их делах.

Дотошным человеком был Валерий Павлович! Приедет по делам в Горький (так раньше Нижний Новгород назывался), а в свободное время идет на заводы, идет в театр, в музей. И до всего-то ему есть дело, все-то подметит. Где надо, пожурит начальников, а что-то в свой блокнот запишет, пообещает помочь. А раз Чкалов обещал – обязательно слово сдержит.



В РОДНОМ ВАСИЛЁВЕ

Чкалов любил свою Родину, свою огромную страну, свой замечательный работающий народ. Он говорил, что если потребуется, он отдаст за эту страну и за этот народ свою жизнь.

Но как же сильно любил Валерий Павлович свою малую родину, то место, где родился и вырос! Для него это было самое лучшее место на земле! С каким восторгом он всегда рассказывал друзьям о Волге, о родном селе Василёве!

Как только появлялась возможность, он приезжал сюда или с семьей, или один. Иногда приезжал на пароходе, а иногда прилетал на своем самолете, подаренном ему правительством. Все село тогда собиралось встречать своего знаменитого земляка!

Валерий Павлович живо интересовался жизнью поселка. По приезде он сразу же шел на завод, где начинался его самостоятельный жизненный путь. Шел в школу и в больницу, в детский сад и в клуб. И всюду старался, чем мог, помочь. Чкалов не был равнодушным человеком!

После этого Валерий Павлович находил дни, чтобы отправиться на рыбалку или на охоту. А еще любил он, как когда-то отец, посидеть на лавочке возле волжского обрыва, любил посмотреть в бинокль, как по реке проплывают то пассажирские, то буксирные пароходы.

Здесь, у Волги, набирался Чкалов новых сил для новых дел и свершений.





ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ



В ноябре 1938 года Чкалов находился в отпуске, отдыхал, как обычно, у себя на родине, в родительском доме. Разве мог он предположить, что эта поездка в родные места станет для него последней?

В декабре Чкалова вызвали в Москву для испытаний нового самолета-истребителя, созданного конструктором Поликарповым. Валерий Павлович очень хотел, чтобы эта скоростная машина побыстрее появилась в наших авиачастях.

15 декабря он впервые поднял новый самолет в воздух. Сделав несколько кругов над аэродромом, он улетел за его пределы. Летчик-испытатель Владимир Коккинаки в это время также находился в воздухе в испытательном полете. Увидев его, Чкалов показал ему руку с поднятым большим пальцем. Это означало, что все идет хорошо и машина хорошая. И, как всегда, огромное небо сияло над ним пронзительной синевой.

А на обратном пути, на подлете к аэродрому случилась авария – заглох мотор. До аэродрома оставалось всего несколько сот метров, но дотянуть до него самолет уже не мог. Находившиеся на аэродроме люди – конструкторы, работники завода видели, как из выхлопной трубы вылетели черные клубы дыма, и самолет с заглохшим двигателем отвернул в сторону. В последнюю минуту у самой земли Чкалов увидел перед собой дом, в нем могли находиться люди. Валерию Павловичу пришлось направить самолет в совсем не подходящее для посадки место. При ударе о землю самолет разбился, летчик погиб.

Все свои силы, мастерство и талант летчик-испытатель Валерий Павлович Чкалов отдал для того, чтобы наши самолеты были лучшими в мире. Этому была отдана и сама жизнь.



ДО ВСТРЕЧИ!

Село Василёво, где родился Валерий Павлович, в 1937 году, еще при жизни Чкалова, было переименовано в поселок Чкаловск. Сейчас это небольшой уютный городок. Многие едут сюда специально, чтобы отдать дань памяти великому летчику.

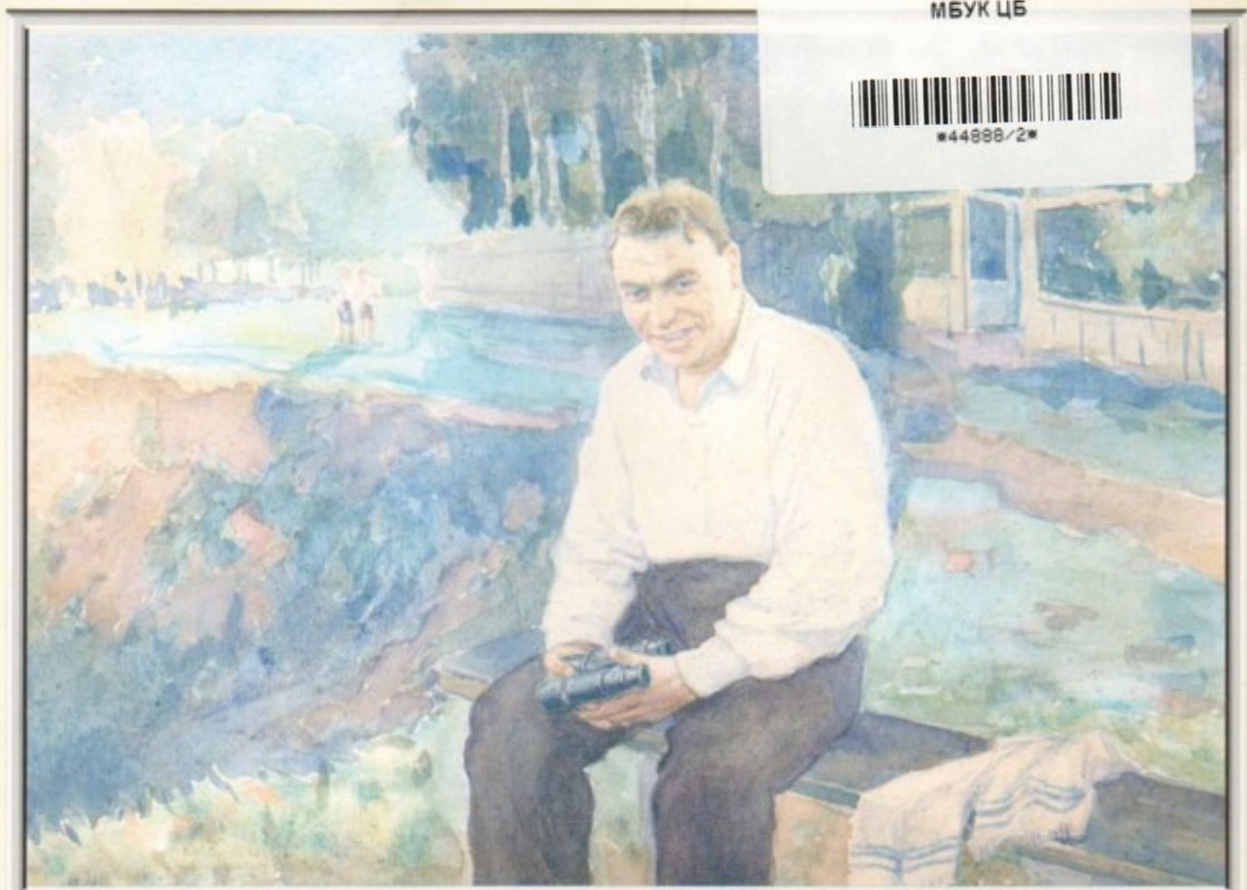
И вот, если кто-то приезжает в Чкаловск из других мест, то этого человека прежде всего встречает сам Валерий Павлович. На въезде в город на просторной, красивой площади установлен памятник Чкалову. Отлитый из бронзы, Валерий Павлович, широко расставив ноги и заложив руки за спину, твердо стоит на пьедестале. Любимое высокое небо распростерлось над его непокорной головой.

Ну, а если от этой площади направиться в старую часть Чкаловска, к Волге, то попадешь на улицу Чкалова. На этой улице стоит тот самый дом, где родился Валерий Чкалов, где прошло его озорное детство. Дом этот давно уже стал музеем Чкалова.

А рядом с домом находится ангар – большое здание. Его специально построили таким большим, чтобы там смогли поместиться самолеты, на которых летал Чкалов. В ангаре можно увидеть огромный краснокрылый самолет АНТ-25, на котором Чкалов со своим экипажем летал на Дальний Восток и в Америку. Здесь же находится истребитель И-16, личный самолет Чкалова У-2, его личный автомобиль «Паккард».

Много всего интересного увидишь ты, дружок, если приедешь в этот музей с мамой или с папой, или с классом, с экскурсией.

До скорой встречи!



МБУК ЦБ



44888/2*

ББК 84(2Рос-4Ниж)6
Л 84

ISBN 978-5-99004698-6

**Книга выпущена Комитетом по культуре Нижегородской области
и Группой компаний «КВАРЦ»**

Издательский проект «Детское чтение»

Валентин Павлович Лукин

Маленькие рассказы о великом лётчике

Для детей младшего и среднего школьного возраста

Главный редактор Ольга Наумова
Редактор Ирина Дементьева
Художник Николай Маркин
Дизайн и верстка Алексей Малышев
Корректор Татьяна Кучерова

Сдано в набор 12.04.07. Подписано в печать 15.05.07.

Формат 60x84 ¹/₈. Бумага офсетная.

Гарнитура «FreeSetC». Печать офсетная.

Тираж 3000 экз. Заказ № 2311

Издательство «Кварц»

Нижний Новгород, Московское шоссе, 213а

Тел. 8(8312)70-59-69, e-mail: iquartz@sandy.ru

Отпечатано в полном соответствии с качеством предоставленных оригиналов
в ГУП РМ «Республиканская типография «Красный Октябрь»
430000, Мордовия, г. Саранск, ул. Советская, 55а