

Мемориальный музей В. П. Чкалова

Мемориальный музей В. П. Чкалова был открыт в 1940 году на родине летчика в пос. Чкаловске (ныне г. Чкаловск). Прежде чем начать нашу экскурсию, расскажем немного об этом городе. Ведь музей В. П. Чкалова — это не только дом, где он родился и рос, но и сам город, его прошлое и настоящее. Не осознав этого, нельзя до конца представить себе облик человека, обладавшего, несомненно, неповторимой индивидуальностью и глубоко самобытным характером.

В 1937 году Василева Слобода, село Василево, переименовано в поселок Чкаловск. Василево — одно из самых древних селений Поволжья. Расположено оно в живописном месте, в пойме речки Санохты при ее впадении в Волгу. «Вольное дыхание великой реки, ощущение безмерности ее простора и всюду подстерегающих волгара опасностей. Коварство перекатов, буйство штормовых ветров, неистовство гроз, черная темень осенних ночей и предательская шаткость трапов — все это приучает здесь к дерзкому панибратству со стихией, близкой и столь же враждебной, жестокой к промашкам и трусости. С духовной крылатостью Волга дарит умельство, ястребиную остроту глаза, твердость руки, от верности которой иногда зависит жизнь», — читаем мы в воспоминаниях писателя А. Кrasilьникова, хорошо знавшего жизнь старого Поволжья.

Остается до сих пор неизвестным, в каком веке и кем была основана слобода. Договорная грамота 1405 года Великого московского князя Василия Дмитриевича с двоюродным дядей Владимиром Андреевичем дает основание предполагать, что Василево было заложено в одно время с Городцом-Радиловым, то есть приблизительно в 1152 году.

Почти около двух веков оно находилось в монастырском владении, а в 1764 году стало государственной экономией. Таким образом, это одно из тех селений, жители которого не знали крепостного права. Занимались в Василеве цепным промыслом, бурлачеством, торговлей. Очень широко было развито и гончарное производство. Удобная бухта, глубокое устье Санохты создали хорошие условия для стоянки судов. Василево постепенно превращалось в большое торговое село и одновременно становилось одним из центров бурлачества на Волге.

Во второй половине XIX века здесь были организованы казенные мастерские по ремонту судов, а в километре вверх по Волге оборудован затон для их стоянки. В село приехало много новых людей, в их числе и сормовский рабочий-котельщик Павел Григорьевич Чкалов. Первое время он с семьей снимал небольшой домик (дом не сохранился). А в 1896 году на живописном берегу Волги, откуда просматривались широкие заречные дали, Павел Григорьевич поставил добротный бревенчатый дом под железной крышей в шесть комнат с кухней и мезонином. Сейчас он стоит на берегу Горьковского моря, а тогда внизу под берегом несла свои воды непокорная Волга.

В этом доме 2 февраля 1904 года родился Валерий Чкалов. Домик очень удачно вписывается в современный пейзаж города. Ведь Чкаловск, как и многие древние местечки Поволжья, представляет собой удивительное смешение старины и современности. И любое достижение города, будь это новый дом или новый корпус завода, является рапортом чкаловцев своему земляку. Прибывающие в Чкаловск экскурсанты могут убедиться, что благоустройство города продолжается. Переменил свое место завод имени Ульянова-Ленина, теперь он расположен на берегу Санохты, которая также стала много шире. Тут вырос и заводской поселок, микрорайон города с многоэтажными домами. Здесь, на Санохте, построен речной порт с водным вокзалом, к

причалу которого швартуются суда. Вступили в действие и другие современные предприятия, строится еще один микрорайон. В городе курсируют по двум маршрутам автобусы. Намного лучше стала связь с областным центром г. Горьким и районными селами. Теперь экскурсанты без труда смогут приехать в Чкаловск автобусом, а летом и на судах скоростного флота. Все это только небольшая часть из того, что делается в городе по его благоустройству. Итак, начнем нашу экскурсию по Мемориальному музею В. П. Чкалова.

Первая комната музея — бывшая кухня семьи Чкаловых. Экспозиция этой комнаты посвящена детству и юношеству Валерия Чкалова. Обстановка дома не сохранилась, остались только полубуфет, шкафчик, простая деревянная скамейка, в которой, кстати, видны следы «деятельности» маленького Валерия — вбитые в нее мастерски, с одного удара, гвозди. Поэтому так особенно дороги те немногие личные вещи, которые помогают нам приблизиться к Чкалову. ...Сумка-ранец, совсем потертая, залитая внутри чернилами,— она перешла Валерию от старшего брата. Латунная кружка, сделанная Валерием из гильзы снаряда в ту пору, когда он работал кочегаром. Лото семьи Чкаловых, в которое любил играть и сам Валерий. Санки, на которых он любил кататься. Сохранился старый, обтянутый серым полотном фанерный чемодан. Он возил его все годы, пока учился в авиашколах и служил в армии. Посреди комнаты внимание посетителей невольно привлекает большая русская печь с нехитрым приспособлением мастера-рабочего — вмонтированным в нее котлом, где для хозяйки всегда была горячая вода. Редко кто не заглянет на большую лежанку, на которой в зимнее время сушили валенки, одежду, а также отогревались дети после увлекательных веселых игр, катания на санках и лыжах.

На стенах комнаты развешаны фотографии родителей Валерия. Отец, Павел Григорьевич,— великолепный мастер котельного дела. Посетители могут убедиться в этом, посмотрев модель пароходного котла — изделие Павла Григорьевича. Ирина Ивановна (первая жена П. Г. Чкалова), мать Валерия, была, по рассказам отца мягкой, доброй женщиной, любящей матерью. Умерла она в 1910 году, когда Валерию было всего 6 лет. Рядом фотографии Анны Павловны, старшей сестры Валерия, взявшей на себя после смерти матери заботы по дому, и второй жены Павла Григорьевича, Наталии Георгиевны, заменившей детям мать и хозяйку в доме.

Здесь же на рисунках — василевские школы (не сохранились), в одной из которых начинал свое образование в 1911 году Валерий. Фотографии его первых учителей Л. И. Славиной и А. А. Яковлева. Они вспоминают, что учился Валерий хорошо, особенно по арифметике. Верный товарищ, отчаянно смелый и веселый, он был признанным вожаком всех окрестных мальчишек, инициатором самых рискованных забав: нырял с палуб проходящих мимо Василева пароходов, кстати, зная их названия по гудкам и фамилии капитанов, подныривал под плоты, забирался в заросшие осокой и тальником места. Следующий раздел экспозиции рассказывает о годах учения Валерия Чкалова в Череповецком техническом училище, куда он поступил в 1916 году после окончания сельской школы. Старый волгарь Павел Григорьевич послал сына учиться на судового механика. Поехал Валерий вместе с матерью, Наталией Георгиевной, успешно сдал вступительные экзамены, пройдя по конкурсу третьим, и стал курсантом судомеханического отделения. Подошел 1918 год — год окончания училища. Тяжелые времена переживала наша страна. Не хватало продовольствия, топлива, одежды. Училище было закрыто. Валерию пришлось вернуться в Василево. В ту же зиму он работал вместе с отцом в Василевском затоне подручным молотобойца. В навигации 1919 — 1920 годов плавал по Волге кочегаром, сначала на землечерпательной машине № 1, ныне № 21, а потом на пассажирском пароходе «Баян», ныне пароход «Михаил Калинин». Музею

удалось собрать некоторые экспонаты, относящиеся к этому периоду жизни Чкалова: фотографии мастеров Череповецкого училища, здания самого училища, его территории, фотографию парохода «Баян» и его капитана А. А. Бармина, модель землечерпалки.

С «Баяном» связан поворот в судьбе Валерия Чкалова. Именно с палубы парохода он впервые увидел летящий над Волгой гидросамолет. Тогда, как он сам впоследствии говорил, у него и родилась мечта стать летчиком. Поступить в то время в авиашколу было довольно сложно: таких школ было мало, причем принимали туда, только военнотружущих, да и возраст — 16 лет — не позволял Валерию поступить в такую школу. Помог Валерию земляк, в будущем муж его сестры Софии Павловны, Владимир Фролищев, служивший в то время механиком в Нижегородском авиапарке, по совету которого Валерий и пошел добровольцем в Красную Армию и был зачислен в 4-й Канавинский авиапарк слесарем по ремонту самолетов и моторов.

Валерию быстро удалось завоевать уважение и авторитет среди сослуживцев. Чувство товарищества, жизнелюбность, энергия и сила характера привлекали к нему людей. Время было трудное. Шла гражданская война. Работать приходилось в тяжелых условиях. Нередко выезжали на линию фронта, чтобы собрать остатки сбитых самолетов, доставить их в авиапарк и собрать из них боевой самолет для Красной Армии. Неоднократно выезжал в такие командировки молодой красноармеец Валерий Чкалов. Сообразительность, выдержка выручали Валерия. Никогда не случалось, чтобы он не выполнил задания, каким бы трудным оно ни было.

Эти события, воссозданные по рассказам сослуживцев Чкалова, легли в основу двух произведений художника Н. Маркина. В витрине этой же комнаты экспонируется пробковый пилотский шлем того времени — свидетель первого полета Чкалова. Хотя он летал пассажиром, но этот полет словно открыл Валерия: он решил, что будет летать, во что бы, то, ни стало. Своего он умел добиваться. Ему удалось настойчивыми просьбами, бесконечными хождениями от одного командира к другому добиться своего. Через год 16-летний Валерий Чкалов в порядке исключения получил путевку в Егорьевскую теоретическую школу летчиков и стал ее курсантом.

Экспонаты следующей комнаты музея, бывшей комнаты братьев Валерия, Николая и Алексея, рассказывают об учебе и службе, становлении его авиационного мастерства. В конце 1921 года Валерий прибыл в г. Егорьевск Московской области. Егорьевская авиашкола была первой советской теоретической школой летчиков. Здесь учились люди самых различных возрастов и профессий. В учебную программу, помимо специальных предметов (теории самолетовождения, штурманской подготовки, материальной части самолетов и моторов и других специальных предметов), включался и обширный общеобразовательный курс.

Начались дни напряженной учебы. «...Всегда бодрый, жизнелюбный, Чкалов был в школе одним из первых. Он скорее других усваивал теорию, устройство самолетов и моторов и другие предметы, часто помогал отстающим курсантам. Если ему не давалась какая-нибудь задача, не вставал с места, пока не решит. Каждое начатое дело обязательно доводил до конца» — так характеризовал молодого ученика Чкалова летчик-инструктор Уваров.

Скупые строки характеристики, фотографии на стенде музея (Валерий среди выпускников Егорьевской авиашколы, среди курсантов по подготовке к зачетам по штурманскому делу), его красноармейский шлем... И опять документы, рисунки, фотографии. Весна 1923 года. Борисоглебская летная школа. Группа из 47 человек, в

которую входил и Валерий Чкалов,— первый набор этой школы. Среди преподавателей и инструкторов было много участников гражданской войны, которые воспитывали курсантов на суровом опыте недавних боев. На одном из стендов небольшой листок — краткая оценка летных качеств курсанта Валерия Чкалова летчиком-инструктором Очевым. «...Быстро соображает и действует с энергией и решительностью. Вдумывается в свои ошибки и почти всегда удачно их исправляет. Хорошо чувствует свой самолет и скорость полета. Уверенный, дисциплинированный, любит летать. Спортсмен. Полагаю, что не ошибусь, назвав Чкалова первым из моей группы».

И действительно, после первых же полетов с инструктором Чкалов поразил всех своим страстным желанием летать. В нем удивительно гармонично сочеталось отличное здоровье, физическая натренированность с целеустремленностью и прекрасными способностями.

Под руководством инструктора Валерий быстро освоил технику пилотирования и раньше других курсантов был допущен к самостоятельным полетам. В августе 1923 года мечта Чкалова осуществилась: на самолете «Авро» он совершил свой первый самостоятельный вылет. В 1975 году Борисоглебскому высшему летному училищу присвоено имя Валерия Павловича Чкалова. 29 октября 1923 года Валерий Чкалов, как один из самых одаренных выпускников Борисоглебской школы, был направлен на совершенствование летного мастерства в Московскую школу высшего пилотажа, а затем в Серпуховскую школу воздушной стрельбы и бомбометания. Инструктором-наставником Чкалова по высшему пилотажу стал М. М. Громов (ныне генерал-полковник, Герой Советского Союза заслуженный летчик СССР, летчик-испытатель; в 1937 году побил мировой рекорд дальности беспосадочного полета по прямой на самолете АНТ-25, перелетев из Москвы через Северный полюс в Америку). Через год Валерий Павлович закончил летное образование в звании летчика-истребителя и получил направление в 1-ю Краснознаменную авиаэскадрилью имени П. Н. Нестерова, автора фигуры высшего пилотажа — мертвой петли, им же в воздушном бою был применен первый таран.

Здесь еще были свежи воспоминания о нем, свято хранились его традиции. Служба в Ленинградской эскадрилье — важный, интересный, хотя и беспокойный период в жизни Чкалова — отражена в экспозиции этой же комнаты.

К тому времени В. Чкалов уже зарекомендовал себя как человек бесстрашный, упорный, не способный в воздухе оставаться ремесленником. Одни за другим следуют эксперименты: полет на самолете вверх колесами (второй в истории высшего пилотажа), полет между двумя близко расположенными деревьями с расстоянием меньше размаха крыльев самолета, полет под аркой моста в Ленинграде, таран винтом самолета шара-пилота (воздушная учебная цель для стрельбы из пулемета). Большое внимание он уделял полетам на малых высотах (бреющие полеты) в то время считавшиеся особо сложными, и выполнял их с особым мастерством. Потом за эти эксперименты будут дисциплинарные взыскания, гауптвахты и даже вынужденная отставка из армии. Но иначе он не может. Попробовать самому испытать возможности машины, проверить свои силы и мастерство — в этом Чкалов, летчик-истребитель, боец по призванию.

Такой он на портрете: решительный, упрямый, смелый... Сейчас сделалось общепризнанным считать Чкалова основоположником наступательной тактики воздушного боя. Его опыт, стиль, мастерство прочно вошли в теорию и практику авиационного дела. Своим новаторством Валерий Чкалов расширил возможности истребительной авиации, разработав основы воздушного боя — различные формы сочетания огня и маневра. Он впервые осуществил ведение стрельбы с перевернутого

самолета, восходящий штопор и замедленную бочку. По словам маршала авиации Ф. А. Астахова, Чкалов был не только непревзойденным мастером высшего пилотажа, но и автором многих его фигур, создателем новой боевой тактики истребительной авиации. Чкаловский опыт использовали советские летчики во время Великой Отечественной войны: с первых же дней таранили фашистские самолеты, совершали дальние полеты во вражеский тыл, шли в лобовую атаку во имя победы над врагом.

В марте 1928 года Чкалов был переведен на службу в Брянскую авиабригаду. Ольга Эразмовна, жена Валерия Павловича, и маленький сын Игорь оставались в Ленинграде. Мы читаем выдержки из переписки его с женой. Письма полны внимания, заботы и тоски по близким. О том, что это было трудное время в жизни Чкалова, рассказывают и документы. Ему приходилось отстаивать необходимость своих экспериментов, а позже даже уйти из армии.

В Ленинграде, куда вернулся Чкалов после увольнения, он поступает на работу в Осоавиахим. Мы видим Чкалова на фотографии у самолета «Юнкерс-13», на котором он катал пассажиров, показывая им город, и читаем горько-ироническую надпись, сделанную им в то время на обороте другой своей фотографии: «Бывший военный летчик. Истребитель. Когда-то летал. Сейчас подлетаю на юнкерсе. Скучно и грустно смотреть на вас, Валерий Павлович. Самолет вам не подходит, не по духу. Ну, а, в общем, катайте пассажиров, и то Хлеб! В.»

Во время одного из таких полетов над Ленинградом отказал мотор (развалился его цилиндр), что грозило катастрофой. Но за штурвалом самолета был Чкалов! Сесть! Но куда? Город и вода! И сказались опыт, уверенность, находчивость и мастерство пилота. Он сумел дотянуть и посадить самолет, ни один из пассажиров даже не догадался, какой опасности он подвергался минуту тому назад.

Посетители музея могут увидеть поврежденный цилиндр мотора, полетную карту с маршрутами на ней, проведенными рукой Валерия Павловича. В это же время Чкалов начинает пробовать силы в испытательном деле и одновременно занимается планерным спортом. На экспозиции представлен винт авиетки «Ламм» (самолета с маломощным двигателем), которую он испытал, и фотография — Чкалов среди планеристов. Это еще не были настоящие испытательные полеты, но это была первая проба своих сил, которая и привела его к славе летчика-испытателя.

11 ноября 1930 года Чкалов был зачислен на работу летчиком-испытателем в научно-исследовательский институт Военно-Воздушных Сил. С тех пор он стал известен в нашей стране как выдающийся летчик-испытатель. В этом же институте состоялось знакомство Чкалова с летчиком-испытателем Г. Ф. Байдуковым, в будущем другом и соратником в совместных дальних беспосадочных перелетах.

30-е годы — годы становления отечественной авиации. В это время в СССР уже была мощная база для создания самолетов. За два года работы в НИИ Чкалов совершил более 800 испытательных полетов, освоив технику пилотирования 30 типов самолетов. Поднявшись в воздух, Чкалов старался действовать так, чтобы каждая деталь самолета испытывала предельно возможную нагрузку. Начав с обычных аэродромных полетов, он скоро перешел к выполнению специальных заданий, часто связанных с дальними воздушными маршрутами.

В экспозиции представлены фотографии испытанных Чкаловым самолетов, полетные листы, задания на испытание, а также инструкторские полеты по подготовке летчиков-

испытателей. Но в НИИ поступали самолеты для испытаний перед пуском их в серию. Задача летчика-испытателя ограничивалась строгой проверкой летных качеств машины. Чкалов же стремился творчески участвовать в создании самолета. После многочисленных просьб в январе 1933 года он был назначен летчиком-испытателем авиационного завода. Работа здесь требовала колоссального напряжения, полной отдачи физической и нервной энергии. Но именно такое дело и нужно было Чкалову: «Я не могу преодолеть в себе страстное желание вечно искать новое, совершенствовать, шлифовать технику пилотирования» С огромным чувством ответственности за доверенный ему самолет Чкалов сначала проверял, как воплощен замысел конструктора, детально изучал достоинства и недостатки машины. Затем он старался выжать из машины все, что она может дать. Он испытывал самолет на фигурах высшего пилотажа, на максимальную скорость в стремительном пикировании. Давая машине предельные нагрузки, Чкалов обращался с ней в то же время с большой осмотрительностью. Часто испытание было сопряжено с большим риском, когда оно проходило на установление прочности машины, требовало от летчика исключительного самообладания и искусства в пилотировании.

Советские авиационные заводы начали выпускать в те годы самые разнообразные типы самолетов. Была поставлена задача добиться, чтобы советские самолеты летали дальше всех, быстрее всех и выше всех. Летчики-испытатели своим летным искусством помогали конструкторам создавать первоклассные самолеты. Работая шеф-летчиком Н. Н. Поликарпова, Чкалов считался одним из лучших летчиков-испытателей. Важно было и то, что он пришел на завод с богатым летным опытом и им же самим созданными приемами воздушного боя на истребителе. В воздухе наедине с машиной он старался изучить ее нрав — послушность, прочность, устойчивость и маневренность. С этой целью пикировал, планировал, выполнял мелкие и глубокие виражи, «бочки», штопор и т. д., а потом шел на посадку. Посадка всегда была бережная, точная и красивая — та «чкаловская» посадка, о которой говорили еще в ленинградской истребительной эскадрилье.

«...Партия и правительство доверили мне испытание новых самолетов. Мое заключение о машине считается достаточно авторитетным...» — говорил Чкалов в речи по радио в сентябре 1937 года. В экспозиции музея как подтверждение этих слов мы видим докладную записку С. Орджоникидзе, в то время наркома тяжелой промышленности, где он ходатайствует о награждении В. П. Чкалова и конструктора Н. Н. Поликарпова орденом Ленина за заслуги в создании и испытании отечественных самолетов. Здесь же посетители познакомятся с личными вещами Валерия Павловича: планшетом, картами, летными очками, подарками, грамотами за успешное проведение испытания, а также с фотографиями испытанных им самолетов.

Следующая по пути обзора комната дома принадлежала девочкам Нюре и Соне, сестрам Валерия. В ней размещена экспозиция, посвященная, пожалуй, самому значительному в жизни Валерия Павловича периоду. Бронзовый бюст Чкалова — один из ценнейших и наиболее интересных экспонатов музея. Скульптор Ю. Нерода художественно запечатлел облик Чкалова в период самого взлета его авиационного мастерства. О выдающемся достижении советской авиации и двух легендарных беспосадочных перелетах рассказывает экспозиция этой комнаты. Чкалов, будучи летчиком-испытателем, к этому времени провел ряд сложных испытаний, стал в ряд лучших летчиков страны, добился общего признания в авиационных кругах. Но он оставался верным себе. Его уже не удовлетворяли только испытательные полеты, не удовлетворяла заслуженная слава, кстати, к ней он относился равнодушно, ему необходимо было что-то новое, неизведанное. Валерий Павлович тщательно следит за рекордами дальности полетов зарубежных и советских летчиков, много читает советской и зарубежной литературы, особенно об освоении Арктики и возможности полетов. Его

внимание привлекла организация дальних беспосадочных рекордных полетов зарубежных летчиков. Их рекорд по дальности в 9104 километра был непревзойденным до 1936 года. Тяжело он переживал неудавшийся перелет через Северный полюс в Америку полярного летчика Героя Советского Союза З. А. Леваневского с экипажем: пилотом Г. Ф. Байдуковым и штурманом А. В. Беляковым, которые были вынуждены прервать полет из-за неисправности мотора и возвратиться в Москву. Совершить повторный перелет через Северный полюс в Америку предложил Валерию Павловичу летчик-испытатель НИИ ВВС Г. Ф. Байдуков. Он считал, что Чкалов должен возглавить экипаж, стать его командиром. Валерий Павлович дал свое согласие, и экипаж был создан: командир В. П. Чкалов, пилот Г. Ф. Байдуков, штурман А. В. Беляков.

Экипаж приступил к неофициальной подготовке. Друзья часто собирались на квартире у Чкалова, готовили маршруты по географическим картам, стараясь предусмотреть все трудности. Через некоторое время Чкалов доложил членам правительства просьбу экипажа о разрешении перелета. Ответа не было долго, летчики волновались. Наконец Чкалов, Байдуков и Беляков были вызваны в Кремль для доклада.

Полет через Северный полюс был сложным и рискованным: без особой подготовки и знаний метеорологической обстановки Северного полюса перелет был невозможен. Поэтому был разработан маршрут, приближенный по трудности к условиям перелета через Северный полюс, но к огорчению летчиков, только в пределах территории Советского Союза: Москва — Земля Франца Иосифа — Петропавловск-на-Камчатке. При благоприятных погодных условиях разрешалось лететь до Читы. Начались тренировочные полеты на Щелковском аэродроме. Правительственная комиссия по предстоящему перелету, которую возглавил нарком тяжелой промышленности С. Орджоникидзе, приступила к работе по обеспечению самолета и экипажа всем необходимым оборудованием и снаряжением. 14 июля 1936 года экипаж получил в Кремле последние указания, 16-го был проведен контрольный полет и принято решение стартовать 20 июля.

Накануне старта АНТ-25, краснокрылый гигант того времени, встал на заправку горючим. На рассвете 20 июля у специальной взлетно-посадочной полосы собрались руководители партии, правительства, представители прессы и радио, различных организаций. По сигналу зеленой ракеты ровно в 2 часа 45 минут по Гринвичу 20 июля 1936 года экипаж самолета начал легендарный рекордный перелет.

Преодолевая циклоны, туманы, облачность, дожди и снегопады, обледенение и нехватку кислорода на больших высотах экипаж мужественно шел к намеченной цели. В районе Охотского моря самолет оказался в особо сложной обстановке: кончалось горючее (перерасход при обходе циклонов и непредусмотренных наборов высоты при борьбе с обледенением и облачностью). Наступала ночь. Низкая облачность прижала самолет к самой воде бушующего моря. Чкалов должен был сообщить по радио условия полета. Незамедлительно пришел приказ прекратить полет и произвести посадку при первой возможности. Почти невероятным казалось среди волн, дождя, низкой облачности найти клочок суши, годной для посадки. Только такой непревзойденный мастер, как Чкалов, мог посадить огромную машину на узкой песчаной косе шириной всего 1,5 километра. Позже по карте установили название — остров Удд.

56 часов 20 минут без посадки, 9375 километров пройденного пути — таков итог этого перелета, о котором вскоре заговорил весь мир. Картины, фотографии, которыми располагает музей, возвращают нас к этому необыкновенному времени. Вот фотография генерального конструктора А. Н. Туполева рядом с АНТ-25. Старт и проводы самолета в

героический полет. Вот дом и хозяйка его Фетинья Андреевна Смирнова, приютившая летчиков на острове, пока не была построена уникальная взлетная дорожка из дерева.

По пути в Москву летчики останавливались в Чите, Хабаровске, Красноярске, Свердловске. Москва встречала экипаж на Щелковском аэродроме. В фондах музея сохранилась пластинка со словами Чкалова, очень скромными и очень верными. Во время митинга летчик сказал, что экипаж выполнил великую задачу, но эта задача по плечу не только им, но и сотням других людей, которые также смогут проложить любой маршрут.

За этот подвиг Чкалов, Байдуков и Беляков были удостоены звания Героя Советского Союза с вручением им ордена Ленина. Посетители увидят произведение художника Н. Маркова — М. И. Калинин вручает В. П. Чкалову орден Ленина и грамоту Героя Советского Союза,— а также саму грамоту.

В том же году Чкалов поднял еще раз самолет в воздух, чтобы со своими соратниками совершить посадку во Франции, где самолеты АНТ-25, ЦКБ-15 и ПС-35, планеры и другая авиационная техника были представлены на Всемирной авиационной выставке. На стенде экспонируются фотографии советского павильона в Париже. В витрине экскурсанты увидят смокинг Чкалова для официальных приемов.

Но не только подготовкой к перелету была наполнена жизнь Валерия Павловича в это время. В 1936 году он стал коммунистом. По решению ЦК Чкалов был принят в ряды Коммунистической партии без прохождения кандидатского стажа. После завершения перелета на остров Удд, принесшего всему экипажу почет и славу, Валерий Павлович продолжает сложную работу летчика-испытателя. Но мысль о перелете через Северный полюс по-прежнему волнует его. Как и прежде, летчики часто собираются вместе мечтают, тренируются на своем испытанном АНТ-25. Все больше и больше убеждаются, что самолет и экипаж не только в состоянии преодолеть путь от Москвы до Северного полюса, но могут лететь и дальше. Разрабатывается новый, более сложный маршрут: Москва — Северный полюс — Америка.

Трудно было добиться разрешения на перелет. В это же время в стране шла подготовка к научной экспедиции, которую предполагалось провести на дрейфующих льдах Северного полюса. Руководил экспедицией академик О. Ю. Шмидт. В мае 1937 года впервые в истории авиации полярный летчик Герой Советского Союза М. В. Водопьянов посадил свой четырехмоторный самолет на льды Северного полюса, а вслед за ним произвели посадку еще три воздушных корабля. Они высадили четырех граждан Советского Союза: И. Папанина, Э. Кренкеля, П. Ширшова и Е. Федорова, которые основали дрейфующую станцию «Северный полюс-1» и приступили к научным исследованиям. Эта дрейфующая станция могла оказать существенную помощь участникам трансполярного рейса, сообщая на борт самолета необходимые данные погоды района. Поэтому с организацией станции экипаж Чкалова получил разрешение на перелет Москва - Северный полюс — США. И действительно, позже именно эта отважная четверка зафиксировала по шуму мотора пролет самолета АНТ-25 через полюс (из-за сплошной облачности самолет не было видно), именно Э. Кренкель сообщал по радиостанции данные метеорологической обстановки и держал связь с самолетом и Большой землей.

В этой комнате экспонируются фотографии: «Экипаж перед стартом», «Последняя папироса перед стартом». Теперь мы уже знаем, через какие испытания пришлось пройти экипажу. Поэтому рассматривая фотографии, стараемся угадать то волнение, которое испытывали летчики перед полетом. Наверное, подобные чувства переживают перед

каждым стартом космонавты... Тяжел и труден был путь самолета: обход и преодоление циклонов, низкая облачность и, самое страшное, обледенение. При вынужденном наборе высоты, чтобы выйти из зоны обледенения, наступали кислородное голодание, головная боль и упадок сил. Все это выматывало экипаж. Определенное время для несения вахты нарушалось: очередность устанавливалась в зависимости от самочувствия членов экипажа. Мужество, воля, неперенное желание выполнить задание партии, Родины победили. Полет был закончен 20 июня 1937 года в 16 часов 16 минут по Гринвичу. Экипаж пробыл в воздухе без посадки 63 часа 25 минут и покрыл расстояние более 10 тысяч километров, из них около 6000 километров самолет прошел над океаном и льдами, за это же время самолет прошел по следующему маршруту: Москва — Онега — Белое море — Кольский полуостров — Баренцево море — Земля Франца Иосифа — Северный полюс — Ледовитый океан — остров Патрика — мыс Пирс-Пойнт (Северная Канада) — пересек Канаду (форт Симпсон, штат Альберта). Здесь экипаж пересек Скалистые горы и вышел на побережье Тихого океана, прошел до залива Тиллемук (штат Оригон) и вышел на территорию США.

В застекленной витрине — летный костюм Чкалова, в котором были совершены оба перелета, кожаная куртка и брюки, кепка, которую в полете Валерий Павлович обязательно надевал козырьком назад, унты из меха нерпы, кухлянка, меховые варежки, несколько личных вещей; представлены также в витрине зажигалка, курительная трубка, перочинный нож. Особое внимание привлекает «историческая» копейка, которую Валерий Павлович случайно обнаружил в кармане своих брюк и которая неожиданно в Америке приобрела большую ценность — один предприниматель предлагал за нее летчику 100 долларов.

Американский народ организовал торжественную встречу экипажу. Тысячи граждан пришли на аэродром Баракс встретить и поздравить советских летчиков с окончанием героического перелета. Трижды прозвучал салют из пушек. Вскоре после посадки экипаж был принят президентом Рузвельтом. Начались пресс-конференции, доклады, знакомство с Америкой. Ванкувер, Портленд, Сан-Франциско, Чикаго, Вашингтон, Нью-Йорк — вот путь почета советских летчиков. В первый день в зале нью-йоркского отеля «Вальдорф Астория» «Клуб исследователей» и «Русско-американский институт культуры» устроили в честь советских авиаторов прием. Много было выступавших на этом собрании, поздравлений и тостов. В ответной речи В. Чкалов говорил: «Примите от ста семидесяти миллионов советских людей привет и дружбу, которую мы вам принесли на своих крыльях». В «Клубе исследователей» хранится огромный глобус, испещренный маршрутами наиболее выдающихся путешественников и исследователей. На этом историческом глобусе появился еще один маршрут — от Москвы до Ванкувера и три новых росписи — Чкалова, Байдукова и Белякова.

Прошло тридцать восемь лет, и в этой комнате появился новый раздел экспозиции, относящийся уже к 1975 году, но не только напоминающий о событиях (перелете) 1937 года, а как бы повторяющий его. Празднуя 150-летие основания города Ванкувера, граждане этого города в знак памяти и признания подвига совершенного чкаловским экипажем, и посадки легендарного АНТ-25 решили на общественных началах установить в городе, близ места, где совершил посадку АНТ-25, монумент советским летчикам.

Одну из улиц города решено назвать улицей Чкалова. Вокруг монумента заложен парк имени В. П. Чкалова, в дальнейшем предполагается открыть музей с чкаловской экспозицией. На торжественное открытие монумента были приглашены Г. Ф. Байдуков, А. В. Беляков и сын Валерия Павловича — Игорь Валерьевич, корреспонденты и фотокорреспонденты радио и телевидения.

Москва. Аэропорт Шереметьево. На взлетной полосе рейсовый Ил-62М — ему оказана честь повторить маршрут В. П. Чкалова. У трапа провожающие: семья Чкалова, семьи Байдукова, Белякова, представители прессы, радио, телевидения, друзья, летчики, соратники Чкалова. Занял в самолете свои места экипаж самолета. И трансполярный полет начался. Ровно 11 часов летного времени потребовалось самолету Ил-62М вместо 63 часов 25 минут, затраченных при полете в 1937 году. 20 июня 1975 года в 10 часов утра началось главное торжество. На трибуне гости из Советской страны — Г. Ф. Байдуков, А. В. Беляков, И. В. Чкалов. Флаги СССР и США. Застыл в ожидании оркестр. В 10 часов 30 минут зачитывается последняя страница бортового журнала самолета АНТ-25. И вот покрывало спадает с монумента. Вволнованно звучат слова Байдукова, Белякова и И. Чкалова жителям города Ванкувера. Исполняются гимны СССР и США. Радио, телевидение, газеты — все сообщает об этом событии. Торжественный митинг, посвященный открытию монумента, длился 1 час 50 минут. С большим волнением советские летчики посетили памятные места 1937 года, побывали в домике генерала Маршалла, где они когда-то были приняты хозяином этого дома. Долго стоял Г. Ф. Байдуков на балконе дома, вспоминая то время, когда В. П. Чкалов произнес вволнованную речь, приветствуя граждан города Ванкувера.

После торжеств по открытию монумента, улицы и парка имени В. П. Чкалова началось турне по Америке, приемы в посольстве Советского Союза в Белом Доме президентом Фордом, пресс-конференции, вручение памятных подарков, сувениров. 23 июня 1975 года самолет Ил-62М взял курс на Родину. На стендах мемориального музея развернута экспозиция, рассказывающая о событиях этих дней. Среди экспонатов посетитель увидит галету из бортового запаса самолета АНТ-25, прорезиненный мешок из-под соли, сохраненные гражданами Америки и возвращенные после 38 лет хранения на Родину. Следующая комната музея — бывшая зала-гостиная. На стендах этой комнаты расположены экспонаты, рассказывающие о приезде В. П. Чкалова на Родину.

Летом 1937 года после перелета в Америку В. П. Чкалов долго отдыхал в Василеве. Приезд его в этот раз был наиболее торжественным. Встречать любимого земляка-героя собрались жители поселка и окрестных деревень. Не один раз выступал Валерий Павлович перед земляками, рассказывал о перелетах. Во время приездов домой он обычно останавливался в самой большой комнате — зале, или гостиной. Эта комната — единственная, которая сохраняет тот вид, какой она имела в дни приездов Валерия Павловича.

У окна стоит большой дубовый стол, за которым Валерий Павлович работал, вел переписку, писал статьи в газеты. На столе — чернильный прибор, телефон, недокуренная пачка папирос. Рядом этажерка с книгами русских, зарубежных классиков, произведения советских писателей. На отдельной полочке — книги-подарки. Посредине комнаты стоит стол с посудой, которой пользовалась семья Чкаловых, а у стены простая железная кровать, покрытая байковым одеялом, на ней спал Валерий Павлович. Приезжал на родину Чкалов обычно не один. Здесь побывали многие его друзья, знакомые, писатели Н. Бобров, Ф. Панферов, рыбаки промысловых артелей и рабочие завода. Простой в обращении, очень внимательный и обходительный, он заражал всех своим удивительным жизнелюбием, энергией и весельем. Около него всегда были люди. На фотографиях он запечатлен среди земляков на пристани, среди рыбаков, на ипподроме. Охотничий костюм — свидетель его походов с ружьем за плечами, ночей у рыбацкого костра.

Совершенно особые, трогательные отношения были у Чкалова с его сестрами Аней и Соней. Письма к ним и дарственные надписи на книгах, фотографиях привлекают своей непосредственностью, глубокой искренностью: "Дарю тебе эту книгу как память о нашем

полете. Трудный полет, но он первый, и первый, кто это сделал — твой брат-драчун". А рядом заботливые ласковые строки к сыну: «Милый Игорюшка! Молодец, что хорошо учишься. Я рад, что у меня такой хороший сын... Слушайся мамочку, не обижай Лерочку, играй с ней и люби ее...»

В витрине лежат подарки, которые привозил Валерий Павлович родным из Америки и Парижа, а в другой части экспозиции — дань любви и уважения Чкалову — подарки от трудящихся страны: модель самолета АНТ-25, сделанная из 74 перочинных ножей мастерами-умельцами города Павлова, и декоративный нож с портретами членов экипажа АНТ-25, радиола и другие вещи. Очень много подарков от детей. Валерий Павлович любил детей, сам мечтал о большой и шумной семье. Особо внимательно относился он к их просьбам, почти никогда не отказывал в посещении школ, детских домов, интернатов. Эти встречи всегда проходили интересно, оставляя неизгладимые впечатления. На доброту, внимание к ним дети отвечали ему преданностью и любовью, они дарили ему на память свои немудрящие изделия. Посетитель видит вышитый коврик, плюшевого мишку, которого ему подарили дети-испанцы жившие в то время в подмосковных детских домах; альбомы-сувениры, стол и две табуретки — подарки от воспитанников Городецкого детского дома, и др.

Декабрь 1937 года. Телеграмма из ЧАССР: «Просим дать согласие баллотироваться по нашему Горьковскому округу...» Телеграмма из Аскании-Новы: «Просим согласия баллотироваться по Каховскому избирательному округу...» Телеграммы из Саратова, Тагила, Теджена... Более 200 таких телеграмм получил Валерий Павлович от трудящихся с просьбой баллотироваться по их округу на выборах в Верховный Совет СССР.

О депутатской и государственной деятельности Валерия Павловича рассказывают экспонаты этой комнаты музея, бывшей столовой. 10 ноября Чкалов послал из Москвы Горьковской окружной избирательной комиссии телеграмму, где он благодарил избирателей-горьковчан и сообщал, что ЦК ВКП(б) дал ему разрешение избираться у земляков. Это сообщение было встречено с большой радостью. Чкалова любили и знали на родине. На многочисленных митингах были приняты приветствия на его имя. Со всех сторон полетели телеграммы с просьбой побывать у избирателей.

Валерий Павлович за время предвыборной кампании объехал и облетел 16 районов Горьковской области и 5 районов Чувашии. Его слушали 630 тысяч трудящихся. В одном из выступлений Чкалов говорил: «Я обещаю не щадить сил, работать во славу Родины и ее замечательного воздушного флота... Обещаю приложить все свои силы, чтобы не запятнать высокого звания депутата Верховного Совета СССР, никогда не «финтить», не свертывать с правильного пути, не забывать о своей зависимости от народа, от избирателей...»

Многочисленные фотографии, рисунки. На них мы видим Чкалова, выступающим на предвыборных собраниях, митингах, на встречах с избирателями. 12 декабря 1937 года на выборах в Верховный Совет он был избран депутатом в Совет Национальностей от 2,5 миллиона трудящихся Горьковской области и Чувашии.

На письменном столе, за которым Чкалов работал в своей московской квартире, лежит объемистая папка с депутатской перепиской. Содержание ее в какой-то степени приоткрывает еще одну сторону характера Чкалова. Прежде всего бросается в глаза, что, оставаясь все-таки натурой исключительной, познав уже огромную славу и популярность, Чкалов не утрачивает органически присущей ему простоты и доступности. Доказательства этому — бесконечные обращения к нему как к депутату и просто просьбы помочь

разобраться в какой-то семейной неурядице или житейском затруднении. Очень много писем приходило от молодежи. В большинстве из них — откровенное восхищение почти ошеломляющим мастерством летчика и, конечно, просьбы помочь поступить в авиационные школы.

Большое внимание уделял Валерий Павлович родному поселку. Он был всегда желанным и почетным гостем на всех предприятиях, в учреждениях, школах. В этой же комнате экскурсанты узнают о присвоении Чкалову высоких воинских званий: звания полковника в 1937 году и комбрига в 1938 году.

В витрине — форма комбрига, в которой Чкалов был последний раз в отпуске на родине в ноябре 1938 года, пилотское свидетельство летчика 1-го международного класса. Привлекает внимание фотография Чкалова с судейской повязкой на рукаве и сама повязка. Еще в летном училище Валерий начал заниматься спортом (был членом футбольной команды). С того времени спорт стал постоянной привязанностью Чкалова, особенно мотоциклетный и автомобильный, требующий наибольшей отваги, ловкости и силы.

Чкалову очень не нравилось что большинство рекордов ставилось на машинах иностранных марок: «Харлеях», «Индианах» и пр. Летом 1938 года перед розыгрышем первенства страны по мотоциклетному спорту он поделился своими соображениями со спортсменами, и сам, загоревшись от мысли за короткое время подготовить отечественные машины, уверенно пообещал, что первенство страны будет проведено на советских мотоциклах.

И Чкалов сдержал слово. В сентябре 1938 года в Киеве 200 лучших спортсменов на мотоциклах новых советских конструкций выстроились на старте. Результаты, достигнутые в этом соревновании, показали, какие неисчерпаемые возможности таит в себе мотоциклетный спорт и наша мотопромышленность.

Неизменный главный судья крупнейших мотосоревнований, Валерий Павлович заботился о всех мелочах: сам объезжал трассу гонок, следил за режимом питания, размещением участников, сам осматривал мотоциклы, настойчиво требовал помощи от всех вышестоящих организаций. Был особенно требователен в вопросах дисциплины. Все время повторял, что оборонный спорт не терпит партизанщины, расхлябанности. Спортсмены, видя на судейской трибуне Чкалова, всегда чувствовали себя уверенно и как-то по-особенному собранно, приподнято.

Валерий Павлович учил, как должен судить соревнования советский судья. Беспристрастие, объективность были основой решений всех судейских коллегий, работающих под его руководством. Последняя комната — бывшая спальня Чкаловых. Экспонаты этой комнаты расскажут о последнем дне и минутах жизни Валерия Павловича, о его трагической гибели.

Случилось это в морозный день 15 декабря 1938 года при испытании самолета-истребителя И-180 конструктора Н. Н. Поликарпова. Испытания проходили на одном из аэродромов Москвы. У самолета отказал мотор, когда летчик шел на посадку. До аэродрома Чкалов не дотянул всего только около 2 километров. И здесь, как всегда, Валерий Павлович был верен себе и старался спасти прежде всего самолет.

В витрине, в шкафу, хранится одежда его последнего полета и личные вещи. Кожаная летная куртка, шлем, краги, фетровые бурки, бриджи, гимнастерка с двумя орденами

Ленина и орденом Красного Знамени. Тут же и нераскрытый парашют. Часто спрашивали Чкалова, почему в сложных критических моментах он не пользовался парашютом. Валерий Павлович неизменно отвечал: «Я испытываю дорогостоящую материальную часть — самолеты, на которые затрачено много человеческого труда и средств, поэтому стараюсь спасти самолет, а вместе с ним и себя. Обожаю парашют, но предпочитаю обойтись без него». В данном случае он опасался, что неуправляемый самолет упадет на жилые районы, к тому же высота была слишком мала. По стенам комнаты — фотографии, на которых запечатлены минуты прощания с выдающимся советским летчиком: траурная процессия, митинги, прошедшие по всей стране.

Похоронен Валерий Павлович в Москве, урна с его прахом покоится в Кремлевской стене. После второго своего перелета Валерий Павлович мечтал совершить полет, как он выражался: «Махнуть бы вокруг шарика». К этому полету готовился, хлопотал по созданию самолета, способного без посадки обогнуть земной шар — мечта не осуществилась но ее осуществили советские граждане — летчики-космонавты.

Посетитель сможет познакомиться с теми, кто осуществил мечту Валерия Павловича. На стенде — фотографии первооткрывателей космоса, побывавших в музее и оставивших свои записи. И все-таки мы не прощаемся с Чкаловым в этой траурной комнате. И не только потому, что, вопреки фактам, не можешь до конца поверить в случившееся. Нас поддерживает мысль, что через некоторое время мы вновь увидим живого Чкалова. Сделать это помогают экспонаты павильона-ангара, который был построен в 1957 году рядом с мемориальным домом. Глядя на авиационную технику 30-х годов, как бы вновь перелистываешь страницы жизни Валерия Павловича Чкалова, потому что его биография неотделима от биографии каждого испытанного им самолета.

Распластав свои могучие крылья, стал на вечную стоянку легендарный уникальный самолет АНТ-25, или «РД» (рекорд дальности). На нем в 1936 — 1937 годах командир экипажа В. Чкалов, второй пилот Г. Байдуков и штурман А. Беляков прославили советскую авиацию, совершив два дальних беспосадочных перелета, которые вошли в историю авиации всего мира. Стоит он как символ мужества, мастерства, воли, дерзновения советских летчиков, совершивших подвиг во славу советского народа. Рождение самолета относится к 1931 году. Руководил созданием проекта самолета генеральный конструктор А. Н. Туполев. Строились два экземпляра самолета — опытный и его дублер.

В июне 1933 года состоялся первый испытательный полет. В сентябре начались испытания дублера. С 10 по 12 сентября 1934 года состоялся полет на дальность по замкнутому кругу, во время которого летчик-испытатель Герой Советского Союза М. М. Громов, второй пилот А. И. Филин, штурман И. Т. Спирин установили мировой рекорд дальности. АНТ-25 пробыл в воздухе 75 часов 12 минут и без посадки покрыл расстояние в 12 411 километров. Возможность такого полета была достигнута благодаря особой конструкции самолета.

АНТ-25 представляет собой цельнометаллический моноплан с крылом площадью 87,1 квадратных метра и размахом 34 метра, необычно большим удлинением крыла — 13,1. Между двумя лонжеронами и в центроплане расположены бензобаки общей емкостью 7760 килограммов. Гофрированная металлическая обшивка крыльев покрыта полотном, а полуубирающиеся шасси уменьшали сопротивление машины в воздухе и увеличивали дальность ее полета. Площадь несущей поверхности крыла позволила довести полетный вес при взлете (вес конструкции, горючего, авиамасла, аварийного снаряжения, воды, экипажа и пр.) до 11 250 килограммов.

Двенадцатицилиндровый двигатель жидкостного охлаждения давал возможность развить скорость до 185 км/час. Самолет АНТ-25 по тому времени был снабжен необходимыми навигационными приборами: искусственным горизонтом, который позволяет лететь слепым полетом в облачности, радиокompасом с помощью которого можно было выйти на цель и определить местонахождение по наземным радиостанциям, и другие приборы.

Зная такие летные качества самолета АНТ-25, Чкалов выбрал для своих перелетов именно его и не ошибся, как в первом, так и во втором перелете самолет полностью себя оправдал. Некоторые летчики считали, что полет без посадки на одномоторном самолете — это неоправданный риск, и когда Чкалову был задан вопрос, почему он выбрал именно АНТ-25, а не 4-моторный самолет, он очень метко ответил: «Одномоторный самолет — это 100 процентов риска, 4-моторный — 400 процентов. Сто все-таки лучше». Обычно с самолета АНТ-25 и начинается осмотр павильона-ангара.

Здесь же мы увидим аварийное снаряжение экипажа, а также самолеты-истребители И-16 и ЦКБ-15. Посмотрим подарки В. П. Чкалову от Советского правительства и рабочих заводов: самолет ПО-2, или У-2, который был передан Чкалову в личное пользование, автомобиль «Паккард», моторную лодку — подарок от кораблестроителей г. Рыбинска. Истребители И-16 и ЦКБ-15 напомнят посетителям об основной, сложной, рискованной, но почетной работе В. П. Чкалова летчиком-испытателем.

Истребитель И-16 создан в 1928 — 1930 годах. Конструировал его выдающийся авиаконструктор дважды лауреат Государственной премии, Герой Социалистического Труда Н. Н. Поликарпов. Основные испытания этого самолета были поручены В. П. Чкалову, шеф-пилоту конструкторского бюро Н. Н. Поликарпова. Не было, пожалуй, самолета, который пользовался бы такой широкой популярностью. И-16 резко отличался по своему внешнему виду от всех ранее созданных серийных своих современников. Это свободонесущий моноплан с бочкообразным деревянным фюзеляжем, смешанной конструкции (построен из металла и дерева). Каркас крыльев и хвостового оперения — металлический, обтянутый полотном, шасси убирается под центроплан. Вес конструкции самолета 1315 килограммов. Взлетный вес 1715 килограммов. Общая площадь крыла 14,54 квадратных метра. Самолет И-16 систематически совершенствовался, менялись двигатели, вооружение, и в 1934 году самолет с двигателем М-62 имел скорость свыше 500 км/час, а вооружение — два пулемета вместо двух пушек и двух пулеметов. Самолет был выпущен самой большой серией. И-16 свои боевые качества неоднократно с успехом продемонстрировал в боях в Испании, на Халхин-Голе и озере Хасан, с белофиннами.

Испытания самолета проходили тяжело. В его конструкции было много нового необычного: небольшая несущая поверхность крыла, убирающиеся шасси, большая маневренность. Все это являлось преимуществом самолета, но именно это и усложняло его проверку. При одном из испытательных полетов в воздухе сложилась опасная обстановка, грозившая почти неминуемой катастрофой. Не надеясь на благополучный исход, Чкалов отломал от борта самолета кусок обшивки и написал на нем: «Самолет стоящий, следует продолжать испытания, Чкалов». Этот кусок обшивки он сбросил на землю, рассчитывая, что испытания этого самолета в случае несчастья не прекратятся. Особенно трудно приходилось зимой, когда самолет ставили на лыжи. Часто не выдерживали и обрывались амортизаторы лыж, лыжи повисали в воздухе, создавая угрозу аварии при посадке. Только мастерство летчика спасало машину и его самого. Несмотря на все трудности, порой неудачи в испытаниях, Чкалов своими ценными советами, рекомендациями добился того, что И-16 стал одним из лучших боевых истребителей того времени. Большой интерес представляет истребитель ЦКБ-15, созданный Центральным

конструкторским бюро. Это тоже свободно несущий моноплан с низко расположенным крылом, смешанной конструкции, с неубирающимися шасси. Самолет интересен еще и тем, что в 1936 году вместе с легендарным АНТ-25 и другими самолетами экспонировался на Всемирной авиационной выставке в Париже как боевой советский истребитель. Рядом с самолетами, созданными в 30-е годы, демонстрируется в ангаре и реактивный истребитель МИГ-15 бис. Он стоит как свидетель 20-летнего бурного развития отечественной авиапромышленности и как осуществленная мечта В. П. Чкалова о самолетах с большими скоростями. По сравнению с ним машины 30-х годов кажутся неуклюжими, примитивными, хотя мы убедились, что для тех лет они были несомненным достижением конструкторской мысли. И, пожалуй, только теперь до конца понимаешь, какой силой духа, какой одержимостью должны были обладать люди, которые решались летать на таких машинах.

Наверное не меньшей, чем первые космонавты, подвиг которых невозможно представить без полетов Чкалова и его друзей. МИГ-15 бис — это цельнометаллический моноплан со скошенным крылом, убирающимися шасси, с реактивным двигателем: скорость самолета до 1000 км/час, потолок полета до 16000 метров. Вооружен мощным оружием: двумя пушками 25-миллиметрового калибра, установленными в тандем, и одной пушкой 37-миллиметрового калибра. Имеет современные навигационные приборы, позволяющие самолету лететь почти в любых метеоусловиях, имеет катапультирующее устройство, надежную радиосвязь и другое современное оборудование. Но и эти самолеты ушли в прошлое. За немногие годы после создания этого самолета даже гражданские самолеты приобрели сверхзвуковые скорости.

Если пройти в левую часть ангара, посетитель познакомится с подарками В. П. Чкалову. Среди них личный самолет Чкалова ПО-2. ПО-2 создан конструктором Н. Н. Поликарповым в 1928 году. Первые его испытания проводил летчик-испытатель М. М. Громов, который дал о самолете блестящие отзывы и пророчил ему большую долговечность. ПО-2 оказался самым живучим самолетом, выпускался большими сериями, применялся во всех видах, прежде всего как учебный. Этими самолетами были оснащены авиационные школы и аэроклубы. Многим тысячам юношей и девушек этот самолет дал возможность подняться в воздух и стать летчиками. ПО-2 с успехом применялся в народном хозяйстве, санитарной авиации, немалую службу оказал и военной авиации в годы Великой Отечественной войны, зарекомендовал себя как легкий ночной армейский бомбардировщик. В ангаре заканчивается осмотр Мемориального музея В. П. Чкалова. Когда мы листаем книгу отзывов посетителей музея, то невольно удивляемся тому единодушию, с каким признаются в любви к Чкалову люди самых различных возрастов, профессий, национальностей.

«13 января 1942 года. Музей... Валерия Чкалова произвел на нас большое впечатление... и, хотя Чкалова нет, в каждом подвиге наших летчиков чувствуется влияние этого замечательного человека. Мы уверены, что враг будет разбит. Строитель оборонного рубежа Т. Белова». «21 июня 1966 года.

Посещение музея оставляет у нас, чехословацких друзей советского народа, огромное впечатление... Мы восхищены мужеством и героизмом великого летчика эпохи социализма... С благодарностью Жигов, Жигова, Полищук, Челухин». «2 июня 1970 года.

Чкалов — это поэзия! Пусть его вдохновение будет примером для нас — поэтов... Участники фестиваля молодых поэтов из Грузии Мзия Хетагуров, Вано Чвихвадзе». 20 февраля 1972 года.

Экспонаты музея раскрывают яркую жизнь В. П. Чкалова. Посещение музея вдохновляет советских людей на самоотверженное служение Родине. Суворов, доцент Иркутского университета им. А. А. Жданова». «20 марта 1976 года.

Большое спасибо сотрудникам музея В. П. Чкалова за интересную, содержательную экскурсию. Мы горьковчане, гордимся тем, что на нашей земле жил и работал великий летчик В. П. Чкалов. Ученики 9«а» класса школы № 164, г. Горький». И особенно интересны записи советских космонавтов — наиболее почетных посетителей Мемориального музея В. П. Чкалова. «Давно я мечтал побывать на родине великого летчика и сегодня с волнением поднимался по крутому волжскому берегу к историческим местам, связанным с жизнью его...» — так писал в книге отзывов первый из космонавтов гость музея Герман Степанович Титов. А рядом — слова В. Быковского, как бы подводящие итог деятельности легендарного летчика: «Все наше поколение воспитано на примерах героической жизни В. П. Чкалова...»

Лучшим доказательством справедливости этих слов является недавно организованная эскадрилья юных чкаловцев Борисоглебского авиационного училища. Своим девизом они избрали девиз Чкалова — летать до тех пор, пока рука способна держать штурвал, а глаза видеть землю.

«В музее Чкалова находятся поистине жемчужины советской авиации — АНТ-25, И-16, ПО-2, история которых — это история героики, мужества и беспредельной любви к Родине. Искренне признателен работникам музея, которые своим трудом и любовью сохраняют память о великом летчике нашей эпохи В. П. Чкалове. Береговой. 1.10.75 г.»

Оставленные космонавтами записи сотрудники музея поместили в особой части экспозиции последней комнаты, тем самым подчеркивая нерасторжимую связь, которая существует между рекордными перелетами 30-х годов, экспериментами Чкалова и дерзновенными полетами советского человека в космос.

Наша экскурсия окончена. Мы покидаем домик на берегу Горьковского моря с новым для себя открытием Чкалова. И, наверное все то, что услышали и увидели здесь, еще не раз всплывет у нас в памяти, вызывая чувство восхищения и благодарности перед человеком, прожившим короткую, но замечательную жизнь.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В. П. ЧКАЛОВА

1904 г., 2 февраля. Родился в селе Василево (ныне г. Чкаловск Горьковской области).

1916 г. Окончил начальную Василевскую школу. Осенью того же года принят в Череповецкое техническое училище.

1918 — 1920 гг. Вернулся из Череповца на родину и поступил в Василевский затон подручным молотобойца. Работал кочегаром на землечерпательной машине «Волжская № 1» (сейчас «Волжская № 21»), потом на пассажирском пароходе «Баян» (сейчас «Михаил Калинин»).

1920 г., август. Зачислен в списки курсантов Егорьевской теоретической школы летчиков.

1923 г. Переведен в Борисоглебскую школу летчиков. Допущен к самостоятельным полетам.

1923 г. Окончил Борисоглебскую летную школу. Как один из лучших курсантов послан в Московскую школу высшего пилотажа, а затем в Высшую военно-авиационную школу воздушной стрельбы и бомбометания в Серпухове.

1924 г. Направлен для прохождения военной службы в звании летчика-истребителя в Краснознаменную Ленинградскую авиаэскадрилью.

1927 г. Участвовал в воздушном параде в Москве в честь X годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. За блестящее мастерство получил благодарность в приказе наркома К. Е. Ворошилова.

1928 г. Служил в авиачастях Красной Армии.

1929 — 1930 гг. Работал летчиком в Осоавиахиме.

1930 г. Назначен летчиком-испытателем в НИИ Военно-Воздушных Сил.

1933 г., январь. Назначен летчиком-испытателем на авиационный завод.

1935 г., 5 мая. Награжден первым орденом Ленина.

1936 г., 20 — 22 июля. Совершает дальний беспосадочный перелет на остров Удд. Экипаж: В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков.

1936 г., 24 июля. Удостоен звания Героя Советского Союза, награжден вторым орденом Ленина.

1936 г., август. Прием в Кремле экипажа самолета АНТ-25 после перелета на остров Удд.

1936 г., август. Принят в ряды Коммунистической партии СССР.

1936 г., ноябрь. Был вместе с Байдуковым и Беляковым на XV Парижской авиационной выставке.

1937 г., 18 — 21 июня. Совершает трансполярный рейс: Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки. Экипаж: В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков.

1937 г., июль. Награжден орденом Красного Знамени за перелет Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки. 1937 г., 12 декабря. Избран депутатом Совета Национальностей Верховного Совета СССР от Горьковского избирательного округа и Чувашской АССР.

1938 г., 15 декабря. Погиб при испытании самолета И-180.

1975 г., 20 июня. В Ванкувере (США) открыт монумент экипажу советского самолета АНТ-25, совершившему беспосадочный перелет из Советского Союза через Северный полюс в Америку.