

История Государства Российского 2019

A sepia-toned portrait of Valery Pavlovich Chkalov, a Soviet pilot. He is shown from the chest up, wearing a dark military uniform with a high collar and epaulettes. He has short, dark hair and is looking slightly to the right of the camera with a neutral expression. The background is a plain, light-colored wall.

115 лет со дня рождения
советского лётчика Валерия
Павловича Чкалова (1904–1938)

Международный Образовательный Историко - Культурный интернет-проект «История Государства Российского» был создан в 2010 году, как Исторический проект по работе с молодежью. В мероприятиях Исторического Проекта принимают школьники и студенты со всех регионах России и странах ближнего зарубежья (республика Беларусь)

Порой молодежь задается вопросом: «Зачем нам знать свои корни, свою историю, войны и революции? История же нудная наука - фамилии, даты и события» Столь остро стоят эти недоумения в наше непростое время, когда история забывается, переписывается, а иногда и стирается.

А потому, сегодня важно вырастить в молодом поколении историческое сознание, понимание того, в какой великой стране родились нынешние молодые россияне.

Если у Вас возникли вопросы по работе, развитию, содействию и деятельности Исторического Проекта просим Вас писать нам на электронную почту: isgosros@mail.ru

- ✓ <http://isgosros.ucoz.net/>
- ✓ <https://vk.com/history.russian>
- ✓ <https://www.instagram.com/isgosros/>

На официальном сайте Вы сможете:

- ❖ Скачать все выпуски Исторического журнала (с 2013 г.);
- ❖ Узнать и при желании принять участие в конкурсах, олимпиадах и мероприятиях Исторического Проекта.



Родился 2 февраля (20 января по старому стилю) 1904 года, в селе Василёво, ныне г. Чкаловск, Чкаловского района Горьковской области, в семье рабочего. Российский летчик-испытатель, комбриг (1938), Герой Советского Союза (1936). Член КПСС с 1936. Депутат Верховного Совета СССР 1-го созыва. Награжден 2 орденами Ленина и орденом Красного Знамени. Разработал ряд новых фигур высшего пилотажа. В 1936-1937 беспосадочные перелеты Москва — о. Удд (Дальний Восток) и Москва — Северный полюс — Ванкувер (США) с Г. Ф.

Байдуковым и А. В. Беляковым.

В юности Валера учился на токаря в Череповецком ремесленном училище, в 1918-1919 годах работал молотобойцем в Василевском затоне, кочегаром на землечерпалке и на пароходе. В 1919 добровольцем вступил в Красную армию. В 1921 работал слесарем на сборке самолетов на авиационном заводе в Нижнем Новгороде.

Окончил Егорьевскую военно-теоретическую школу летчиков (1921-1922), Борисоглебскую школу военных летчиков (1922-1923), Московскую школу высшего пилотажа и Серпуховскую высшую школу воздушной стрельбы и бомбометания (1923-1924). Служил в Ленинградской 1-й Краснознаменной истребительной эскадрилье.

В 1927 году Валерий Павлович был назначен командиром звена в истребительной эскадрилье Брянской авиабригады. В 1929—1930 годах летчик-инструктор Ленинградского авиационного клуба Общества друзей Воздушного флота (позднее — Осовиахим). В 1930-1933 был летчиком-испытателем в научно-исследовательском институте ВВС, летчиком-испытателем авиазавода № 39 (ЦКБ, 1933-1935), ОКБ Н. Н. Поликарпова (1937-1938).

Валерий Чкалов разработал ряд новых фигур высшего пилотажа (восходящий штопор и замедленную «бочку»), испытал свыше 70 типов самолетов, составлявших основу советской авиации того времени. Разработал и внедрил новые фигуры высшего пилотажа: восходящий штопор и замедленную «бочку». Проявил себя как талантливый летчик, обладающий исключительным мужеством, настойчивостью и выдержкой.

20—22 июля 1936 экипаж Чкалова со вторым пилотом Георгием Филипповичем Байдуковым и штурманом Александром Васильевичем Беляковым совершил беспосадочный перелет через Северный Ледовитый океан

из Москвы в Петропавловск-Камчатский и далее на дальневосточный остров Удд (ныне остров Чкалов), преодолев расстояние 9374 км за 56 ч 20 минут.

18—20 июня 1937 с тем же экипажем совершил перелет из Москвы до Ванкувера (США) через Северный полюс (8504 км за 63 часа 16 минут).

Погиб при испытании нового истребителя конструкции Николая Николаевича Поликарпова, который должен был заменить устаревавшую модель И-16. Полет не был окончательно подготовлен. После гибели летчика авиаконструктор Дмитрий Людвигович Томашевич, подписавший акт о готовности самолета к первому вылету, был арестован.



Гибель Чкалова

Валерий Чкалов погиб 15 декабря 1938 года при испытании нового истребителя "И-180".

«...Из заключения комиссии по расследованию обстоятельств гибели самолета И-180, управляемого Валерием Чкаловым:

«15.12.38 г в 12 часов 58 минут Герой Советского Союза Валерий Павлович Чкалов после нормального полета по кругу на самолете И-180,

заходя на посадку, сел вынужденно вне аэродрома на расстоянии 500-600 метров от него, в результате чего произошла гибель летчика и разрушение самолета...

Причиной вынужденной посадки послужил отказ мотора в результате его переохлаждения и ненадежной конструкции управления газом.

Отказ мотора произошел в такой момент полета, когда благополучный исход его без работающего мотора невозможен (низкая высота, отсутствие площадок).

Судя по обстановке катастрофы, летчик до последнего момента управлял самолетом и пытался сесть и сел вне площадки, занятой жилыми домами».

«Почти три недели до 15 декабря на Московском аэродроме была нелетная погода. С утра был густой туман, временами изморозь, переходящая в снег. Температура колебалась от нуля до двух градусов. Но 15 декабря установилась ясная погода. Светило солнце, а температура упала до -27 градусов по Цельсию. Такой низкой температуры никто не предполагал.

В этот день, 15 декабря. Как всегда, при первом вылете опытного самолета, все вылеты с аэродрома и все аэродромные работы были прекращены.

Самолет Поликарпова (конструктора испытываемого самолета - В.К.) при подготовке к первому полету находился на стоянке у ангара, где на него устанавливались контрольные приборы, некоторые агрегаты. Должны были поставить и жалюзи. Валерий Чкалов поинтересовался, сколько времени потребуется на установку жалюзи. Ответ был неопределенным: часа два-три, может, больше. Валерий Павлович понял, что в этом случае назначенный полет может не состояться: была зима, темнело рано. И он решил не подводить

конструктора и рабочих и лететь без жалюзи. Конечно, он надеялся на хороший исход испытания, но вышло иначе.

Поднявшись в воздух, Чкалов совершил полет «по коробочке» (по кругу), затем пошел на второй круг на большой высоте — 2000 - 2500 метров вместо положенных 600 — и на большом удалении от аэродрома. Выполнив круг, стал снижаться, сбавив газ. В это время заглох мотор. Аэродром был еще далеко. Чкалов увидел слева скопище высоких антенн радиостанции...

Почему были намертво законтрены шасси? Ведь вполне можно было просто запретить летчику убирать их, но зачем же делать этот процесс вовсе невозможным? Любому сегодня ясно, что если бы они убирались, и самолет меньше бы терял бы скорость, и не пришлось бы волноваться Чкалову, что он заденет ими крышу жилого барака. Другой, может быть, и пошел бы на это, тем более что крыша даже самортизировала бы удар. Но Чкалов понимал, что в бараке могут быть люди, поэтому в самый последний момент и свернул в сторону. Самолет с выключенным мотором врезался центропланом — местом соединения крыла с фюзеляжем — в металлическую высоковольтную опору...

От удара Чкалова выбросило из самолета вместе со штурвалом, за который он продолжал держаться, в полусогнутом положении. Упав на землю, Валерий ударился головой о двутавровую балку и перебил себе мозжечок».

«Свидетельствует очевидец: «...на куче древесного материала лежал самолет с отделившимся правым крылом и мотором. Мы поняли, что случилось непоправимое. За забором на шоссе с правой стороны по полету стоял автобус и было много народу. Когда пришли сотрудники из больницы имени Боткина, в которую отвезли Валерия Павловича, то они рассказали, что произошло: от сильного удара его выбросило из кабины вместе с сиденьем. Он ударился головой о катушку из-под кабеля. Мы, пролетая над местом падения, видели ее. Валерий Павлович после падения жил еще два часа, и последними его словами были: «В случившемся прошу никого не винить, виноват я сам».

*Источники информации:
Материалы из открытых источников*