

**Муниципальное бюджетное учреждение культуры
«Мемориальный музей В.П. Чкалова»**

606540, город Чкаловск, Нижегородская область, ул. Чкалова, д. 5

Телефоны (включая код города): тел./факс 8 (83160) 4-24-99 (директор), 8 (83160) 4-17-06.

E - mail: chkalovmuseum@yandex.ru

Сайт музея: www.vchkalov.ru

Время работы (дни, часы): ежедневно с 9 до 17 часов.

Выходной: понедельник, последняя среда месяца – санитарный день.

История создания музея

9 января 1939 года, через месяц после гибели В.П. Чкалова, Горьковский областной комитет ВКП(б) и исполком областного Совета депутатов трудящихся, исполняя постановление советского правительства об увековечении памяти выдающегося лётчика, вынесли решение об организации мемориального музея В. П. Чкалова на его родине. На это было выделено 138 тыс. рублей.

Работы по подготовке дома Чкаловых к открытию в нём музея и по первоначальному сбору материалов для него были поручены Горьковскому областному краеведческому музею (ныне - Нижегородский историко-архитектурный музей-заповедник). Энергичная деятельность его первых сотрудников, а также Л.А. Фролищева - земляка и товарища Чкалова, принесли результаты. Уже через год в инвентарную книгу фондов музея В.П. Чкалова было записано более тысячи предметов, полученных от жены Чкалова Ольги Эразмовны, от коменданта Московского Кремля, от Ленинградского отделения Осоавиахима, от фотографов-горьковчан Н. Капелюша, П. Вышкинда, П. Мозжухина и от частных лиц. Музей был открыт 7 июля 1940 года.

Сегодня мемориальный музей В.П.Чкалова – один из самых популярных музеев Поволжья. Основа экспозиции – фотографии, документы, личные вещи Чкалова, всё то, что связано с жизнью и деятельностью знаменитого лётчика.

Рядом с музеем расположен современный павильон-ангар. Он знакомит посетителей с техникой 30-х-40-х годов. Центральное место отведено знаменитому АНТ-25 – участнику героических перелётов 1936-1937 гг., вошедших в историю мировой авиации. Истребители И-16 и И-17 напоминают посетителям о сложной, рискованной работе В.П. Чкалова лётчиком-испытателем. Реактивный истребитель МиГ-15 бис представлен как воплощение мечты В.П. Чкалова о самолёте с большими скоростями. Здесь же, в ангаре, стоит личный самолёт В.П. Чкалова У-2 - подарок советского правительства за беспосадочный перелёт на АНТ-15 из Москвы на Дальний Восток.

В ангаре находится ещё один подарок В.П. Чкалову от правительства - автомобиль «Паккард»; Подарен лётчику советским правительством летом 1937 года за перелёт через Северный полюс в Америку.

За годы работы в музее побывало более двух миллионов человек. Он не прекращал свою работу даже в годы Великой Отечественной войны: за

1941-1945 годы мемориальный музей В.П.Чкалова посетило 55 121 человек.

Не раз менялась экспозиция, трижды заново строилось здание павильона-ангара. Но музей оставался и остаётся интересен и взрослым, и, особенно, детям.

Для хранения и экспонирования прибывшего в 1940 году в адрес музея первого крупногабаритного музейного экспоната - самолёта И-17 был необходим павильон-ангар. Приезжавший в Чкаловск известный лётчик М. Водопьянов поддержал просьбу дирекции музея об этом павильоне и как депутат Верховного Совета исхлопотал для его строительства 50 тысяч рублей.

В 1941 году было начато строительство павильона-ангара смешанной, каменно-деревянной конструкции, размером 12х24 метров и площадью 300 кв. метров. Но достроить павильон не удалось: началась война и средства, выделенные для строительства, с бюджета музея сняли. Директор музея с 1944 по 1946 гг. был на фронте, в музее оставался всего один научный сотрудник. Только к 1947 году, как смогли, достроили здание ангара.

Но сразу же встал вопрос о строительстве нового павильона, более обширного, чтобы самолёт АНТ-25 можно было разместить там без снятия одного крыла и более удобно расставить остальные экспонаты-самолёты.

Пока шли разговоры о строительстве этого павильона, началось строительство Горьковского водохранилища. Здание музея было отодвинуто на 50 метров вглубь сада.

В 1954 году началось строительство нового каменного здания павильона-ангара общей площадью 800 кв. метров. В 1956 году ангар был построен, и самолёты заняли места в экспозиции.

В рамках празднования 100-летия со дня рождения В.П.Чкалова, отмечавшегося в 2004 году, было принято решение о строительстве нового ангара, более светлого и просторного. Современное здание открыли в июле 2004 года. Его экспозиционная площадь составляет 948 кв. метров.

Экспонаты павильона-ангара

Первым из самолётов в музей В.П. Чкалова поступил опытный истребитель конструкции Н.Н. Поликарпова **И-17 (ЦКБ-19)**. Окраска машины – алые крылья и темно-синий фюзеляж – осталась первоначальной.

Самолёт поступил в музей летом 1940 года с 21-го завода им. С. Орджоникидзе (ныне - Открытого акционерного общества «НАЗ «Сокол»). До этого он экспонировался на Всемирной авиавыставке в Париже в 1936 году, вместе с АНТ-25.

И-17 поступил в разобранном виде: фюзеляж с центропланом, крылья и баки для горючего. При перевозке на автомашине поломалось правое колесо шасси. Крылья были упакованы в ящик очень тщательно, так, как пакуют части самолётов для дальних перевозок.

Первоначально разобранный самолёт поместили сарай на берегу. Он находился там до постройки павильона. При сборке в 1947 году никакого существенного ремонта не производилось. Из-за отсутствия на заводе соответствующего колеса, на шасси были поставлены колёса от самолёта Ла-5, но так как его оси были тоньше осей шасси И-17, то втулки из них вырубали, поставив колёса как декоративный элемент. Под стойкой шасси

были поставлены подкладки, и самолёт опирался не на колесо, а через стойки на подкладки. Колёса свободно вращались.

В 2011 году, при подготовке празднования 75-летия перелёта экипажа В.П. Чкалова из Москвы через Северный полюс в США, на самолёте И-17 были проведены реставрационные работы. Их выполняли специалисты НАЗ «Сокол». В ходе реставрационных мероприятий были проведены:

1. Ремонт приёмника воздушного давления на правом полукрыле самолёта:
2. Частичная замена остекления сдвижной части фонаря
3. Восстановление лакокрасочного покрытия наружной поверхности самолёта.

Испытывать И-17, как и многие предыдущие поликарповские истребители, было поручено Чкалову. Об этом свидетельствует документ, присланный Н.Н. Поликарповым в ответ на запрос сотрудников музея о самолёте И-17.

«Самолёт ЦКБ-19 (второй экземпляр И-17, первый вариант назывался ЦКБ-15. – Прим. ред.) был эскизно спроектирован в январе – феврале 1934 года. Построен в апреле 1935 года. По назначению – это скоростной истребитель.

Тов. Чкалов живо интересовался ходом проектирования ЦКБ-15 в нашем бюро, непосредственно наблюдая и за разработкой чертежей, и за работой в цехах.

В качестве шеф-пилота нашего бюро В.П. Чкалов произвёл 16 апреля 1935 года первый вылет и позже ряд других испытательных полётов на этом самолёте».

Двигатель на самолёте оригинальный, вооружение отсутствует. Приборная доска пилота укомплектована всеми необходимыми приборами и механизмами.

4 декабря 2015 г. на заседании Экспертного совета «Памятники науки и техники» самолёту И-17 присвоен статус «Памятника науки и техники I ранга».

Самолёт **АНТ-25** (РД - рекорд дальности) был создан в ОКБ П.Н. Туполева в 1933 году для рекордных дальних беспосадочных перелётов. При этом принималась во внимание и возможность его применения в качестве дальнего бомбардировщика (вариант ДБ-1).

АНТ-2 с надписью на крыле USSR NO 25, на котором Чкаловым, Байдуковым и Беляковым были совершены перелёты Москва – остров Удд и Москва – Северный полюс – США, прибыл в музей в начале 1942 года. Его привезли на станцию «Правдинск» без предварительного извещения отправителем (завод № 30) и какой-либо описи. Самолёт был разобран и занимал четыре железнодорожных платформы: три двухосной, на которых размещался центроплан, фюзеляж с хвостовым оперением, мотор, капот, обтекатели, шасси и другие мелкие детали и четырёхосную, на которую погрузили крылья. Все крупные детали были поставлены на деревянные полозья и закреплены, открытые части фюзеляжа, центроплана и хвоста закрыты брезентовыми фартуками. Кусками самолётной мягкой обшивки были покрыты мотор и мелкие детали. Это в некоторой степени предохраняло детали от задувания в них снега, но для людей они оставались доступны. Было обнаружено, что с центроплана срезана мягкая обшивка в

8-10 кв. метров с одной стороны и 4-5 метров – с другой. Аэронавигационные и другие приборы с приборной доски лежали в ящике, были проложены паклей, но ящик не был зашит и к деталям имелся свободный доступ.

Администрация железнодорожной станции «Правдинск» потребовала скорейшей разгрузки и освобождения платформ. Но крана представить не могли, отказали и в помощи людской силой. После долгих хлопот и поисков людей для разгрузки удалось заполучить «истребительный батальон» - человек 50 с бумажной фабрики. Но громоздкие детали «сбитого фашиста», (надпись на крыле «USSR» воспринималась как немецкие знаки), вызвали нежелание заняться работой. И только разъяснение, что это самолёт наш, советский, чкаловский и что вес всех деталей не более 5 тонн внушили людям и уважение к предстоящей работе, и уверенность в её выполнимости.

После выгрузки самолёта с платформ на площадку у пакгауза, встал вопрос о транспортировке его в Чкаловск. Три детали: центроплан и два крыла могли быть увезены трактором, так как стояли на полозьях, но они не вписывались в габариты зимней дороги, не проходили и под проводами, и их решили оставить до весны. Немедленно вывезли лишь то, что умещалось на машину или подводу. Центроплан и крылья были доставили весной на барже. С большим трудом эти громоздкие детали удалось запрятать в павильон-ангар, где в это время находился самолёт И-17.

Сейчас следует помянуть добрым словом человека, которому пришла мысль в суматохе эвакуации направить уникальный самолёт в адрес музея. Без этого вряд ли бы он сохранился.

По предположениям АНТ-25 в Москву был привезён из Владивостока, куда он прибыл с нью-йоркской выставки «Завтрашний день» 1939 года. На правой стороне фюзеляжа были две наклейки – видимо багажные квитанции. Эти наклейки старались сохранить, покрыли их целлофаном, но он плохо держался и со временем наклейки порвались.

В 1947 году перед музеем встал вопрос о сборке и экспонировании имеющихся самолётов. В это время был доставлен У-2 - личный самолёт Чкалова. Габариты павильона-ангара 11,5 x 23,5 метров ставили трудную задачу по размещению трёх самолётов, один из которых имел размах крыльев 34 метра, а длину 14 метров.

Решено было АНТ-25 показать с одним правым крылом, прислонив место левого стыка к стене, сломать один из столбов и простенок павильона, а над моторной частью и вокруг сделать застеклённый тамбур.

В 1956 году после окончания строительства павильона-ангара площадью 800 кв. метров АНТ-25 был собран полностью и экспонируется с полным крылом.

Работы по сборке и реставрации АНТ-25 других музейных самолётов взялся сделать 21-й завод им. С. Орджоникидзе. На АНТ-25 состыковали фюзеляж с центропланом и правым крылом, хвостовую часть, установили подмоторную раму, а на закрепили ней мотор с винтами, поставлено на место хвостовое оперение, киль и руль поворота, шасси. Стыковка и присоединение других частей делалась не для полёта, а чтоб держались. Триммера руля поворота не оказалось. Установка приборов на приборную доску, как, впрочем, и все другие работы, производились без чертежей, «по месту».

Подклейка ободранных мест на фюзеляже и на крыле, а также исправление помятых частей правого крыла и стабилизатора, производилась как декоративная, на эмалитовую шпаклёвку с подклейкой дерева или полосок дюрала.

По окончании стыковки и заделки помятых и ободранных мест, встал вопрос об окраске АНТ-25. Теоретически самолёт, ставший мемориальным памятником и музейным экспонатом, не должен был подновляться и сохранить тот вид, какой он имел при совершении перелёта. Но так как этот вид потерял и во время скитаний по выставкам, и, особенно, при последних перевозках, пришлось его окраску обновить. Жаль было закрашивать фюзеляж, на нём имелось много росписей иностранцев, к тому же и краски такой не было. Но контраст со свежей краской крыльев был так велик, что пришлось опрыснуть его алюминиевой краской.

Для обозрения кабины самолёта был устроен мостик, доступ в кабину был закрыт.

При восстановительном ремонте самолёта в окна и фонари кабин лётчиков и штурмана вставили плексиглас, так как прежние стекла были разбиты. Только одно сохранившееся окошечко с левой стороны, оставили как было – трёхслойным (стекло-целлулоид-стекло).

Надпись «Сталинский маршрут» по бокам фюзеляжа с обеих сторон, а также схематичное изображение трасс перелётов по бокам киля были сняты на кальку и после окраски самолёта восстановлены в прежнем виде.

В 2012 году, при подготовке празднования 75-летия перелёта, специалисты НАЗ «Сокол» провели реставрационные работы. Они касались ремонта повреждённого участка перкалевого покрытия самолёта и восстановление лакокрасочного покрытия и бортовой информации (надписи, лозунги, схемы) на наружной поверхности АНТ-25.

23 ноября 2005 года в Политехническом музее г. Москвы состоялось заседание XIV Экспертного совета «Памятники науки и техники». Итогом работы комиссии стало присвоение рекордному самолёту статуса «Памятника науки и техники I категории» с вручением соответствующего Сертификата № 706. Самолёт АНТ-25 (Рекорд дальности) является единственным подлинным экземпляром в России и за рубежом.

Двухместный лёгкомоторный биплан **У-2 (По-2)** конструкции Н.Н. Поликарпова находился в личном пользовании В.П. Чкалова как премия за перелёт на АНТ-25 на Дальний Восток. Чкалов прилетал на нём на свою родину в Чкаловск в 1938 году. Точно установить, сколько раз Чкалов поднимался на нём в воздух, не удалось, т. к. Валерий Павлович пользовался иногда самолётами Горьковского аэроклуба Осоавиахима.

После гибели Чкалова его самолёт, как и прежде, находился на авиазаводе им. Менжинского в Москве. А когда организовали музей В.П.Чкалова, один из собирателей экспонатов - Лев Александрович Фролищев без согласования вопроса с дирекцией музея организовал перегон самолёта из Москвы в

Чкаловск для участия в праздновании дня переименования бывшего Василёва в Чкаловск (последнее воскресенье августа). За неимением места, где бы можно было поместить этот самолёт (ангар ещё не построили) чкаловский У-2 перегнали для хранения и некоторого ремонта на территорию 21-го завода.

Когда был построен павильон и можно было бы установить в нём самолёт, началась война, и администрация 21-го завода выхлопотала право пользоваться этим самолётом для заводских нужд. Просьбы дирекции музея хотя бы показать самолёт администрацией завода отвергались, мотивируя это тем, что машина находится в секретной зоне.

Только зимой 1944 года музею удалось заполучить самолёт. Он прилетел в Чкаловск своим ходом. Самолёт не имел первоначальной окраски, а был камуфлированным согласно требованиям военного времени.

В акте приёмки самолёта сообщалось: «Самолёт У-2 №1451 с мотором М-11 № 06041 принят музеем в лётном состоянии».

При подготовке самолёта к экспонированию в 1947 году был заклеен разрыв полотняного покрытия на крыле, мотор залит маслом и законсервирован. Самолёт покрасили в первоначальный цвет. Цвет был подобран по эскизному рисунку студента художественного училища Н.А. Маркина, который зарисовал его во время посещения Чкаловым родного села. Опущены были только опознавательные знаки, так как фотографии их тогда не было. Была поставлена вторая приборная доска и козырёк у второй кабины (надо полагать, что на заводе оригинальный целлулоидный козырёк был заменён козырьком из плексигласа).

В 2010 году специалисты ОАО «НАЗ «Сокол» провели реставрационные работы: был выполнен ремонт полотняного покрытия наружной поверхности самолёта, обновлено лакокрасочное покрытие.

Истребитель конструкции Н.Н. Поликарпова **И-16** десять лет состоял на вооружении нашей армии, летал в небе Испании и Китая, Монголии и Финляндии, участвовал в походах за освобождение Западной Украины и Западной Белоруссии, принял на себя всю тяжесть ударов фашистской авиации.

Производство самолёта И-16 разворачивалось на заводах № 39 в Москве и № 21 в Горьком. Первым к работе приступил московский завод, откуда в Горький пришли чертежи. На заводе № 39 серия истребителей была небольшой, и нижегородский завод в дальнейшем стал ведущим по этой машине. В 1934-1938 гг. В.П. Чкалов был шеф-пилотом на Горьковском авиационном заводе. Истребитель И-16 был едва ли не самым любимым самолётом Чкалова. Испытывая различные его модификации, он доказал превосходные качества этой машины.

Министерство авиапромышленности и лично маршал авиации Вершинин сочли необходимым поместить в музей самолёт И-16 как имевший в лётно-испытательной деятельности Валерия Павловича большое значение.

К сожалению, ни один из экземпляров, который лично испытывал Чкалов, не сохранился. И-16 тип 5 1937 года выпуска со снятым вооружением доставили в музей в 1949 году с горьковского авиазавода. В 2010 году была

проведена его реставрация - ремонт полотняной обшивки, ремонт наружной проводки системы радиосвязи, восстановлено лакокрасочное покрытие.

На самолёте сохранился двигатель М-25А. Этот И-16 является единственным полностью сохранившимся самолётом этого типа.

Реактивный самолёт **МиГ-15 бис** поступил в музей В.П. Чкалова 7 декабря 1962 года от военной части № 62272, расположенной во Владимирской области. Он установлен в музее как свидетельство бурного развития отечественного самолетостроения и как осуществление мечты Чкалова о высокоскоростном истребителе. Действительно, когда видишь стоящие рядом поршневой И-16 и реактивный МиГ-15, наглядно видно тот громадный шаг, какой сделала наша авиапромышленность за 10 лет с момента гибели Чкалова.

Конструкция самолёта не изменена и не нарушена. Кабина пилота укомплектована соответствующими механизмами и приборами. Вооружение: одна пушка калибром 37 мм и две калибром по 23 мм.

Звездообразный авиационный мотор **М-25** с одного из самолётов И-16. Авиационный мотор был создан конструктором авиационных двигателей Аркадием Дмитриевичем Швецовым как модификаций лицензионного американского двигателя Райт «Циклон». Авиадвигатель прибыл в музей в декабре 1939 года. В акте приёма указано: «Мотор самолёта, подвергавшийся испытанию лично В.П. Чкаловым». Двигатель М-25Б, № 252354 серия С41617 выпущен заводом № 19 им. И.В. Сталина, мощность 590 л. с. Передан в музей представителем завода № 21 им. С. Орджоникидзе (г. Горький).

Название	Статус	Тип	Назначение	Нахождение	Дата выпуска музейного экземпляра	Дата поступления в музей	Заводской номер	Бортовой номер
И-17 (ЦКБ-19)	оригинал	самолёт	Эксперимент .истребитель	в экспозиции	1936 г.	1940 г.		
АНТ-25 (РД)	оригинал	самолёт	рекордный	в экспозиции	1933 г.	1942 г.		USSR-N025
У-2	оригинал	самолёт	учебный	в экспозиции		1944 г.	1451	
И-16 тип 5	оригинал	самолёт	истребитель	в экспозиции	1937 г.	1949 г.	5210708	
МиГ-15 бис	оригинал	самолёт	истребитель	в экспозиции	.	1962 г.	2415372	01
М-25Б	оригинал	двигатель		в экспозиции		1939 г.	252354	