

УДК 656.7(47+57)"1937"

ПЕРВЫЙ ТРАНСПОЛЯРНЫЙ БЕСПОСАДОЧНЫЙ ПЕРЕЛЁТ

Потапова М.О., студентка 1 курса радиотехнического факультета
Научный руководитель - Камалова Р.Ш., кандидат философских
наук, доцент

ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный технический
университет»

Ключевые слова: Перелёт, экипаж, трансполярный, беспоса-
дочный, полёт.

*Статья посвящена историческому событию – первому транс-
полярному беспосадочному перелёту. В статье речь идёт об истории
первого трансполярного беспересадочного перелёта Москва – Север-
ный полюс – США В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова, А. В. Белякова.*

18 июня 1937 г. совершился первый в мире трансполярный бес-
посадочный перелёт Москва – Северный полюс – США. Протяжённость
легендарного перелёта составила 9130 км, трансполярный беспосадо-
чный перелёт длился 63 часа 15 минут. Самолёт АНТ-25 приземлился 20
июня 1937 г. в Ванкувере, штат Вашингтон, США. В составе экипажа
самолёта АНТ-25 стали: командир экипажа – В. П. Чкалов, второй пилот
– Г. Ф. Байдуков и штурман – А. В. Беляков.

Почему же этот полёт был настолько важным для СССР и его
народа? Всё дело в том, что цель перелёта была установить новый ми-
ровой рекорд дальности. СССР должен был показать свою силу и мощь
в технике. Молодая советская авиапромышленность должна была
наглядно доказать миру, что её самолёты способны летать выше,
дальше и быстрее всех остальных. Также задача состояла в том, чтобы
проверить и исследовать возможность установления регулярной связи
между двумя великими странами. Перелёт через Северный полюс пре-
поднёс исключительно важное историческое достижение. В настоящее
время в России не совершаются перелёты через Северный полюс, вслед-
ствие того, что близость к магнитному полюсу приводит к отказам
устройств и оснащения. Для начала стоило бы рассказать о самом

самолёте АНТ-25, без которого полёт не смог бы состояться. Первоначально данный самолёт носил название РД, что означало «рекорд дальности», после он был переименован АНТ-25. Самолёт был разработан П. О. Сухого под руководством А. Н. Туполева, началась история АНТ-25 [1]. Самолёт АНТ-25 в 30-х годах XX века совершил большое количество выдающихся по дальности беспосадочных перелётов. Основной особенностью конструкции самолёта являлось крыло с рекордными для того времени значениями сужения и удлинения.

Туполевский самолёт АНТ-25, созданный специально для рекордов дальности. Машина могла пролететь без посадки свыше 12 тысяч километров, находясь в воздухе более трёх суток [2]. На таком можно было лететь в США через Северный полюс - чего ещё не делал никто.

Характеристики АНТ-25: размах крыла составлял – 34,0 м., а длина – 13,0 м. Площадь крыла была равна – 88 кв. м. Продолжительность полёта – 80,4 часов. Масса пустого самолёта – 3 784 кг, а взлётная – 11 000 кг. Тип двигателя – 1 ПД М-34Р, его максимальная мощность составляла 950 л. с. Максимальная скорость у земли равна – 246 км/ч. Максимальная дальность полёта была равна – от 9 540 до 10 800 км. Потолок при максимальной полётной массе – 3 000 м. В самолёте мог поместиться экипаж из 3-х человек [3]. 18 июня 1937 года легендарный самолёт АНТ-25 вылетел с подмосковного аэродрома в Щелково и взял курс на Северный полюс. Во время всего полёта штурман А. В. Беляков вёл подробный бортовой журнал, поэтому были известны все трудности, через которые пришлось пройти советским лётчикам. Над Арктикой температура в кабине всё время держалась ниже нуля. Сменяя друг друга, лётчики старались отдыхать, в среднем на сон они уделяли по 1,5-2 часа. Несмотря на большое количество запасов еды, экипаж практически ничем не питался. Они согревались горячим чаем и пили кофе из термосов. Лед на замёрзших окнах срезали ножом-финкой. Ледяная корка образовалась не только на крыле и стабилизаторе, но и на антеннах тоже. Облачность оказалась выше, чем планировалось, и часть маршрута пришлось проходить в слепом полёте, повезло, что второй пилот Георгий Байдуков был признанным в стране мастером полётов вслепую, и примерно две трети всего пути, он уверенно вёл самолёт в облаках по приборам, ни разу не сбиваясь с намеченного маршрута. Второй причиной, по которой последние 13 часов перед посадкой за

штурвалом был не Валерий Чкалов, а Г. Байдуков, стало кислородное голодание. Для экономии веса в трансконтинентальном перелёте запасы кислорода на борту были снижены до минимума. Кроме того, часто приходилось лететь выше запланированной высоты, в следствие чего, расход кислорода увеличивался. Экипаж страдал от гипоксии, больше всего досталось В. Чкалову, у которого шла из носа кровь, поэтому на финише его подменил второй пилот Байдуков. Первоначально в планирование маршрута входило то, что экипаж должен был долететь до Сан-Франциско, однако горючего оказалось недостаточно, поэтому тремя сутками позже самолет Чкалова приземлился на военном аэродроме Пирсон-Филд в Ванкувере. Пролетев 9130 км по прямой, но, к сожалению, рекорд французов победить не вышло [3]. Легендарный полёт В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова, А. В. Беякова содействовал сближению двух стран.

Американцы восторженно встретили советских лётчиков. Среди встречающих были советский посол в США А. А. Трояновский и генерал Дж. Маршалл, будущий министр обороны и госсекретарь США. Американский президент Ф.Д. Рузвельт принял советский экипаж в Овальном кабинете Белого дома. Первый перелет из Москвы в США через Северный полюс был, несомненно, воспринят американцами, как достижение мирового значения.

На родине экипаж встречали, как героев. Чкалова и его команду лично приветствовал Сталин, вся Москва засыпала их машину цветами. И хотя рекорд поставить они не смогли, именно, экипаж В. Чкалова стал, как первый проход авиационной трассы через Северный полюс.

Первый трансполярный беспосадочный перелёт Москва – Северный полюс – США, совершенный 18 июня 1937 года, стал крупнейшим триумфом не только для Чкалова, Байдукова и Беякова, но и для всей советской авиации и советского народа. За осуществление легендарного трансполярного беспосадочного перелёта, В. П. Чкалов, Г. Байдуков и А. Беяков, были удостоены орденами Красного Знамени.

Библиографический список:

1. Соединяя континенты: о полете Валерия Чкалова через Северный полюс – [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://rostec.ru/news/soedinyaya-kontinenty-cherez-severnnyy-polyus/> (дата обращения: 05.04.22).

2. Москва — северный полюс — США: первый беспосадочный трансполярный перелёт – [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://warhead.su/2019/09/19/moskva-severnyy-polyus-ssha-pervyy-besposadochnyy-transpolyarnyy-perelyot> (дата обращения: 08.04.22).

3. Ригмант, В. Самолёт АНТ-25 (РД) — история великих перелётов: [К 75-летию первого полёта] / В. Ригмант // Авиация и космонавтика. 2008. № 7. - С. 31-40.

4. Камалова, Р.Ш. Социальные факторы, влияющие на формирование патриотизма / Р.Ш. Камалова, Д.С. Волчкова // Патриотизм: история, современность, образ будущего. МНП конференция, посвященная 70-летию Победы в Великой Отечественной войне: Сборник научных трудов: в 2 частях. Под редакцией Т.В. Петуховой. 2015. - С. 244-246.

THE FIRST TRANSPOLAR NON-STOP FLIGHT

Potapova M.O.

Keywords: *Non-stop transpolar flight, V. P. Chkalov, G. F. Baidukov, A.V. Belyakov, crew.*

The article is devoted to a historical event – the first transpolar non-stop flight. The article deals with the history of the first transpolar non-stop flight Moscow – North Pole - USA V. P. Chkalova, G. Baidukova, A. Belyakova.