

УДК 94(47).084.6

ПЕРВЫЙ БЕСПОСАДОЧНЫЙ ПЕРЕЛЕТ ИЗ СССР В США ПОД КОМАНДОВАНИЕМ В.П. ЧКАЛОВА

Сотин А.О., студент 1 курса инженерно-экономического факультета
Научный руководитель – Осипов С. В., кандидат исторических наук, доцент
ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный технический университет»

Ключевые слова: полет, Северный полюс, Чкалов, АНТ-25.

Данная статья посвящена первому беспосадочному перелету из СССР в США, выполненному советскими лётчиками-испытателями Валерием Павловичем Чкаловым, Григорием Филипповичем Байдуковым и Александром Васильевичем Беляковым.

Советский Союз, на протяжении всей истории своего существования, стремился быть первым во всем. Это стремление обусловлено тем, что СССР старался поддерживать статус сверхдержавы, укреплять свой авторитет на мировой арене, для того чтобы каждое государство уважало Советский Союз.

В 1930-х годах наука нашей страны развивалась стремительными темпами во многих отраслях. В этот период на подъеме находилось самолетостроение: в 1932 году Андрей Туполев и Павел Сухой создали новый самолет, АНТ-25. Самолету было дано кодовое имя «РД», что означало рекорд дальности. Это был сверхновый самолет, предназначенный для дальних перелетов. На этом самолете в 1934 году был поставлен новый мировой рекорд дальности беспосадочного полета по замкнутому маршруту: была преодолена дистанция в 12 тысяч километров.

Советский летчик-испытатель В.П. Чкалов хотел выполнить перелет на воздушном судне через льды Северного Ледовитого океана в США, тем самым побить предыдущие мировые рекорды, поставленные иностранными летчиками. И.В. Сталин был сторонником подобных действий, но в тоже время он понимал, что неуспешное завершение полета может негативно сказаться на авторитете СССР, тем более в 1935 году Сигизмунд Леваневский на переделанном под полярные условия АНТ-25 при перелете из Москвы в Сан-Франциско потерпел неудачу над Баренцевым морем.

Сначала командиру Валерию Чкалову, второму пилоту Георгию Байдукову и штурману Александру Белякову разрешают провести по-

лет не в США, а по территории Советского Союза на Дальний Восток. С поставленной задачей команда успешно справляется и преодолевает «Сталинский маршрут» за 56 часов на АНТ-25.

Ранее еще никто и никогда не проводил успешного перелета через Северный полюс земли. Для перелета были необходимы постоянные и точные метеосводки. Для этого было принято решение запустить дрейфующую станцию «Северный полюс-1», которая смогла бы снабжать метеоданными экипаж во время перелета.

25 мая 1937 года в Кремле было принято решение о поведении перелета через Северный полюс до Канады или США. Вылет никак не мог состояться: вначале на аэродроме произошла авария, после ее устранения установилась жаркая погода, которая могла вывести из строя самолет, приготовленный для работы арктической зоне. Командиру пришлось идти на прием к Сталину, который разрешил взлет экипажу.

Взлет прошел в штатном режиме. Во время полета над континентом все было в порядке. Но когда земля оказалась за спиной, то началась серьезная работа. Кругом океан со льдами. Надеяться приходилось только на приборы и связь. Начали появляться первые внештатные ситуации.

Ученые и метеорологи уверяли, что высота облачного фронта не будет превышать 4 километров. В действительности эта высота составляла 6 километров. Приходилось лететь выше, что вызывало дополнительные проблемы. Начиналось обледенение фюзеляжа. Летчикам приходилось самостоятельно срезать слой льда с самолета. На высоте использовали кислородные маски, что вызывало дополнительную трату кислорода. Приборы показывали работу радиостанции, но в действительности она не работала. Как выяснилось после полета, была повреждена антенна. Самым критичным был момент, когда лопнула трубка системы охлаждения. Летчикам пришлось использовать все запасы жидкости.

20 июня самолет благополучно приземлился на военный аэродром города Ванкувер. В полете экипаж провел 63 часа 16 минут. На аэродроме советских летчиков восторженно встречали американцы.

Благодаря полету В.П. Чкалова и его команды Советский Союз в очередной раз зарекомендовал себя, как страна с колоссальным потенциалом в любой сфере жизнедеятельности, как страна с героическими людьми, которые способны совершать подобные подвиги.

Библиографический список:

1. Чкалов, В. П. Сталинский маршрут / В. П. Чкалов // Алгоритм. – 2013.
2. Осипов, С. В. Возвращение домой: полет Лойко и Качана в 1923 г. / С. В. Осипов // Становление и развитие гражданской авиации в России (1910-1940-е гг.) : Международная конференция, посвященная 125-летию И.И. Сикорского и 100-летию первого перелета самолета «Илья Муромец» с пассажирами по маршруту Петербург – Киев : сборник научных трудов. - 2015. - С. 128-137.
3. Осипов, С. В. Русская авиационная эмиграция / С. В. Осипов // Становление и развитие гражданской авиации в России (1910-1940-е гг.) : Международная конференция, посвященная 125-летию И.И. Сикорского и 100-летию первого перелета самолета «Илья Муромец» с пассажирами по маршруту Петербург – Киев : сборник научных трудов. - 2014. - С. 48-51.

THE NON STOP FLIGHT UNDER THE COMMAND OF V.P. CHKALOV***Sotin A.O.*****Key words:** *non stop flight, North Pole, Chkalov, ANT-25, soviet air fleet.**This article is devoted the first non-stop flight from USSR to USA, done by the test pilot V.P.Chkalov and his team.*