

ПЕРВЫЙ ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕЛЕТ МОСКВА – СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС – АМЕРИКА

18 июня 1937 г. в 4 часа 5 минут со Щелковского аэродрома в Подмоскowie поднялся в небо самолет АНТ-25 и взял курс на север. Так начался первый в истории беспосадочный перелет из Москвы через Северный полюс в Америку. В состав экипажа самолета входили командир корабля Валерий Павлович Чкалов, второй пилот Георгий Филиппович Байдуков и штурман Александр Васильевич Беляков.

Одним из авторов идеи трансарктического перелета был известный полярный летчик, один из первых Героев Советского Союза С.А.Леваневский. Возможность осуществить подобный перелет появилась в 1933 г., когда в ЦАГИ было построено два самолета АНТ-25 РД (рекорд дальности) конструкции А.Н.Туполева. До этого времени советская авиация не располагала самолетами большого радиуса действия, способными совершить полет в высокие широты. В начале 1935 г. С.А.Леваневский вместе с летчиком-испытателем Г.Ф.Байдуковым и штурманом В.И.Левченко приступил к подготовке перелета в Америку. В своем письме в редакцию газеты «Правда» от 19 января 1935 г. С.А.Леваневский пи-

сал: «Цель этого перелета: первое – установление рекорда дальности полета по прямой; второе – беспосадочный полет именно через Северный полюс; третье – установление кратчайшего пути между двумя крупнейшими пунктами мира; четвертое – обследование и нанесение на карту белых пятен Северного полярного бассейна; пятое – демонстрация достижений советской авиации».

К сожалению, реализовать этот план экипажу С.А.Леваневского не удалось. 3 августа 1935 г. самолет вылетел из Москвы, а через 10 часов из-за неисправности в системе маслоподачи полет был прерван в районе Баренцева моря.

В 1936 г. с предложением совершить перелет в Америку по трансарктическому маршруту в Правительстве обратился известный летчик В.П.Чкалов. Для того чтобы испытать самолет на дальность полета и возможность его эксплуатации в сложных метеорологических условиях Арктики, экипажу В.П.Чкалова (второй пилот Г.Ф.Байдуков, штурман А.В.Беляков) было поручено совершить пробный беспосадочный трансконтинентальный перелет по маршруту Москва – Северный Ледовитый океан – Петропавловск-Камчатский.

20 июля 1936 г. самолет АНТ-25 вылетел из Москвы; достигнув Земли Франца-Иосифа, он повернул к Северной Земле, а затем – в направлении Камчатки. Сплошная облачность не позволила совершить посадку в Петропавловске-Камчатском, и летчики посадили самолет на маленьком острове Удд в Охотском море. За 56 часов 20 минут самолет преодолел путь 9374 километра, побив рекорд дальности при беспосадочном перелете. За этот перелет весь экипаж был удостоен высших наград страны – им были присвоены звания Героев Советского Союза.

После окончания экспедиции В.П.Чкалов, Г.Ф.Байдуков и А.В.Беляков продолжили подготовку

к трансарктическому перелету, запланированному на лето 1937 г. По их предложению в самолет АНТ-25, уже испытанный во время перелета на остров Удд, были внесены конструктивные изменения, в частности, увеличена взлетная мощность самолета, установлены теплоизоляция и жидкостный антиобледенитель на винту, утеплена и дооборудована кабина и пр. На случай вынужденной посадки в самолет был погружен

аварийный запас продовольствия, запасные части, медикаменты, полярное снаряжение.

В подготовке перелета принимала участие и американская сторона. Так, американский институт «Атлас мира» предоставил экипажу точные карты Северной Америки.

Задолго до старта была тщательно продумана система радиосвязи, а для самолета была создана специальная радиостанция РД-45 с радиусом действия 6000 километров. Перелет обслуживали радиоцентры Ленинграда, Мурманска, Архангельска, Иркутска и Хабаровска, связь с экипажем была установлена радиостанциями Диксона, Амдермы, Баренцбурга и Бухты Тихой, а также радиостанцией первой советской дрейфующей станции «Северный полюс». Штаб перелета был организован в Москве, и именно туда передавалась вся оперативная информация о ходе полета.

Вылетев из Москвы 18 июня в 4 часа 5 минут утра, АНТ-25 в 22 часа прошел над Землей Франца-Иосифа, а в 5 часов 10 минут 19 июня достиг Северного полюса. Радист дрейфующей станции Э.Т.Кренкель вспоминал: «Утром 19 июня мы услышали шум мотора над нами. Мы проклинали низкую



Репродукция открытки, выпущенной в связи с перелетом.
Фото из архива РГМАА

облачность и снегопад, которые скрыли от нас АНТ-25. Самолет шел поверх облаков, сообщая, что погода прекрасная».

За полюсом самолет попал в сплошную облачность, временами летчикам пришлось вести его вслепую. На несколько часов связь с самолетом пропала – как выяснилось позже, оборвалась антенна передатчика. Вечером того же дня позывные чкаловского экипажа услышали многие радиостанции Америки.

Маршрут самолета был проложен над островом Бенкса (Канада), затем над Большим Медвежьим озером и рекой Маккензи. Путь вдоль побережья Тихого океана также проходил в сплошной облачности, сильно затруднявшей полет. Поскольку ни один из членов экипажа не владел английским языком, по-

лет над Америкой протекал практически без связи с землей.

20 июня в 19 часов 30 минут (по московскому времени) самолет совершил посадку на аэродроме Баракс вблизи американского города Портленд. Полет продолжался 63 часа 25 минут, за это время самолет пролетел более 22 000 километров, из которых более 12 000 километров – над водой.

Месяц спустя, в июле 1937 года перелет по маршруту Москва – Северный полюс – Лос-Анджелес совершил самолет АНТ-25 под командованием М.М.Громова (второй пилот А.Б.Юмашев, штурман С.А.Данилин). Самый короткий воздушный путь между Европой и Северной Америкой был открыт.

М.В.Дукальская (РГМАА)

К 75-ЛЕТИЮ НАЧАЛА РАБОТЫ ПЕРВОЙ ДРЕЙФУЮЩЕЙ СТАНЦИИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

21 мая 2012 г. исполнилось 75 лет со дня начала работы первой советской дрейфующей станции «Северный полюс». В этой статье предлагается краткий исторический обзор, рассказывающий о зарождении и развитии идеи организации научных станций на дрейфующем льду, а также о подготовке к открытию первой советской дрейфующей станции.

По всей видимости, первой научной дрейфующей станцией можно считать станцию, развернутую во время проведения Первого международного полярного года (МПГ). Осенью 1882 г. в ледовый плен в Карском море попало судно голландской экспедиции «Варна», шедшее к о. Диксон, где голландцы планировали открыть полярную станцию. На льду неподалеку от дрейфующего судна полярники организовали станцию и во время вынужденной зимовки проводили на ней наблюдения по программе МПГ. Отметим, что судно дрейфовало в юго-западном районе Карского моря и наблюдения, выполненные участниками экспедиции, были ограничены небольшим участком этого моря.

Первая дрейфующая станция, организованная по специально разработанному плану, также дрейфовала в ограниченном районе вблизи побережья. Она была открыта в марте 1918 г. участниками Канадской арктической экспедиции в море Бофорта, в нескольких сотнях километров от Аляски. План организации станции был разработан В.Стефансоном, руководил экспедицией С.Сторкенсон. Пятеро зимовщиков достигли места организации станции на лыжах и собачьих упряжках, а затем в течение 238 дней проводили гидрометеорологические наблюдения на дрейфующем льду. За это время льдина прошла 740 км в западном направлении.

Первой научной экспедицией в центр Арктики стала норвежская экспедиция под руководством Ф.Нансена. Специально построенное судно «Фрам», вмороженное в лед на 78° 50' с. ш. и 133° 37' в. д., в 1893–1896 гг. продрейфовало через весь Арктический бассейн с востока на запад. Метеорологические и океанографические данные, полученные во время

экспедиции, на протяжении четырех десятилетий оставались практически единственными сведениями о приполюсной области Арктики. После окончания экспедиции Нансен высказал идею организации подобных наблюдений не на дрейфующем судне, а на научной станции, устроенной на дрейфующем льду.

Проект организации дрейфующей станции в центре Арктики впервые обсуждался в 1924 г. на заседании Международного общества по изучению Арктики с помощью воздушных средств (Аэроарктика), а в конце 1920-х гг., во время подготовки к проведению Второго МПГ 1932–1933 гг. Нансен предложил организовать такую станцию в рамках МПГ. Его инициативу поддержала Германская морская обсерватория, включившая создание дрейфующей станции в программу своих исследований.

Осуществить намеченные планы ученым Германии не удалось из-за экономического кризиса в Европе. В 1931 г. на конференции общества Аэроарктика с идеей организовать в рамках МПГ советскую дрейфующую станцию выступил В.Ю.Визе.

Самым сложным вопросом в разработке подобного проекта была доставка грузов и людей на льдину в район полюса. На рубеже 1920–1930-х гг. наиболее перспективным воздушным средством для этого считались дирижабли. Успешный трансарктический перелет дирижабля «Норвегия» в 1926 г. показал возможность полета в центр Арктики, а полет дирижабля «Граф Цеппелин» к Земле Франца-Иосифа (ЗФИ) в 1931 г. подтвердил ее. В начале 1930-х гг. в нашей стране еще не было собственных воздушных средств для такой экспедиции, и осуществить ее было возможно лишь при иностранном участии. Но фирма «Строительство цеппелинов» отказалась предоставить дирижабль для устройства советской дрейфующей станции, и проект ее организации в рамках МПГ остался нереализованным.

Вопрос об организации дрейфующей станции вновь был поднят во время разработки плана исследования высоких широт. В августе 1933 г. в ВАИ