

# Беспосадочный перелёт Москва — Северный полюс — Ванкувер

Г.Нижний Новгород  
МАОУ «Школа №176»

Учитель истории

**Желтова Н.В.**

Ученицы 9А класса  
**Казакова Мария**

**Матюшина Лия.**

Руководитель  
Военно - патриотического  
клуба «Баграм»

**Лаухин В.Е.**



# 80 лет перелету экипажа В.П. Чкалова через Северный полюс в США

18 июня 1937 года экипаж в составе В.П. Чкалов - Г.Ф. Байдуков - А.В. Беляков на самолете АНТ-25 начал первый в истории беспосадочный перелет из СССР в США через Северный полюс. За 63 часа 25 минут было преодолено расстояние более 10 тысяч километров земного, или 12 тысяч километров воздушного пути. Из них 5900 километров пролегли над океанами и льдами. Как и перелет на остров Удд, перелет через Северный полюс проходил в сложнейших условиях: туманы, циклоны, обледенение, кислородное голодание., пилоты посадили свою машину неподалеку от Портленда. За этот перелет Чкалов был награжден орденом Красного Знамени...



Полет в Америку имел неоценимое значение. Газета «Нью-Йорк геральд трибюн» назвала его «трудным и блестящим подвигом». А величие настоящего подвига не меркнет никогда. В 1975 году в городе Ванкувер, где 20 июня 1938 года приземлился самолет Чкалова, был торжественно открыт монумент в честь исторического перелета советских летчиков. Он был сооружен на средства жителей города. Имя В.П. Чкалова здесь также носят парк, улица и музей, где бережно хранятся сувениры, подаренные русскими.



# Чкалов Валерий Павлович

Валерий Чкалов появился на свет 20.01.1904 в одном из сел Нижегородской губернии. Сегодня село, где родился летчик, является городом Чкаловском. Его отец работал котельщиком в казенных мастерских. О матери известно очень мало, она умерла, когда мальчику было шесть лет.

В семилетнем возрасте Валерий стал учиться в начальной школе, после ее окончания перешел в техническое училище, которое теперь носит его имя. Направил его на учебу отец в 1916 году. Через два года учебы ему пришлось вернуться домой, поскольку учебное заведение было закрыто.

С этого времени Валерий стал подручным отца. Он работал молотобойцем в кузнице, а позже - кочегаром на землечерпалке. В это же время активно развивается навигация, которая привлекала юношу своими возможностями.



Решение сменить работу Валерий Чкалов принял после того, как в 1919 году в первый раз увидел самолет. И он ушел служить в Красную армию слесарем-сборщиком самолетов. Его авиационный парк располагался Нижнем Новгороде.

Юноша хотел развиваться дальше, поэтому в 1921 году добился направления и поступил на учебу в школу ВВС военно-теоретического направления (Егоровская). После ее окончания направился в 1922 году в военную школу летчиков (Борисоглебская). Также он прошел практику в школе высшего пилотажа (Москва), школу стрельбы и воздушного боя (Серпуховск).

К 1924 году летчик Валерий Чкалов был принят в эскадрилью имени Нестерова. Он настолько увлекался полетами, что очень часто проявлял излишнюю дерзость и отвагу. За чрезмерные риски его часто отстраняли от полетов.



С 1933 года его переводят в летчики-испытатели на авиационный завод в Москве. Здесь он испытывал различные истребители и бомбардировщики. Не оставил он и воздушное лихачество, освоив фигуру восходящего штопора, а также замедленной бочки.

В 1935 году он был удостоен ордена Ленина вместе с конструктором Николаем Поликарповым за создание лучших истребителей. Это была высшая правительственная награда.



Зимой 1938 года Валерий Чкалов, биография которого рассматривается в обзоре, был срочно отозван из отпуска в связи с проведением испытания нового истребителя. Спустя две недели летчик погиб (15.12.1938) во время проведения первого же полета. По существующей информации, полет готовили в спешке, потому что хотели успеть сделать все до конца года. В собранном самолете было выявлено почти двести дефектов. Поликарпов был против ненужной спешки. За это его отстранили от работ. Испытания сначала проводились на земле, после без уборки шасси. В итоге было дано добро совершить полет, но только до высоты семь тысяч метров с убраннным шасси. После этого испытываемая машина должна была перейти к другому летчику. В день испытаний температура воздуха была минус двадцать пять градусов Цельсия, но Чкалов решил вылетать. При заходе на посадку остановился двигатель. Летчик попытался сесть, но самолет зацепился за провода на столбе. Причиной смерти стала травма из-за удара головой о металлическую арматуру. После этого летчик прожил не более двух часов. Он умер по дороге в больницу. В это время его жена носила под сердцем их третьего ребенка.



# Байдуков Георгий Филиппович

Байдуков Георгий Филиппович – лётчик-испытатель авиазавода №22 (город Москва).

Родился 13 мая 1907 года на разъезде Тарышта ныне Татарского района Новосибирской области. С 1921 года работал строительным рабочим на Сибирской железной дороге. В 1926 году окончил Омскую железнодорожную профтехшколу.

В армии с марта 1926 года. В 1926 году окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, в 1928 году – Качинскую военную школу лётчиков. Служил в 20-м отдельном авиационном отряде ВВС (в Московском военном округе). С июля 1930 года по ноябрь 1934 года – лётчик-испытатель в Научно-испытательном институте ВВС (НИИ ВВС). Провёл ряд испытательных работ на самолётах-истребителях, участвовал в отработке методов «слепых» полётов и посадок. С ноября 1934 года учился на инженерном факультете Военно-воздушной академии имени Н.Е.Жуковского. Весной 1935 года откомандирован из академии для подготовки к трансарктическому перелёту на самолёте АНТ-25. В начале августа 1935 в составе экипажа С.А. Леваневского участвовал в попытке перелёта, прерванного из-за технических неполадок. После этого продолжил дальнейшие испытания АНТ-25.



Участник советско-финляндской войны: в январе-феврале 1940 года совершил 8 боевых вылетов на бомбардировщике ДБ-3 в составе 85-го бомбардировочного авиационного полка. Был награждён орденом Красного Знамени.

Участник Великой Отечественной войны: с января 1942 года – заместитель командира и командир 31-й смешанной авиационной дивизии.

После войны продолжал командовать штурмовым авиакорпусом. Осенью 1947 года принимал участие в испытаниях пассажирского самолёта Ту-70.

В 1957-1972 – начальник 4-го Главного Управления Министерства обороны СССР (заказ вооружения для ПВО страны). С сентября 1972 года – научный консультант главнокомандующего Войсками ПВО страны. С июля 1988 года генерал-полковник авиации Г.Ф.Байдуков – в отставке. Занимался активной литературной деятельностью, член Союза писателей СССР (России). Жил в Москве. Умер 28 декабря 1994 года. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.



Почётный гражданин города Николаевск-на-Амуре (Хабаровский край).

В Москве на доме, в котором он жил, установлена мемориальная доска. Его имя носят улицы в городах Москва, Владивосток, Екатеринбург, Нижний Новгород, Новосибирск, Омск, Пенза, Чебоксары (Чувашия), Элиста (Калмыкия), Якутск, Апшеронск (Краснодарский край), Барабинск, Обь и Татарск (Новосибирская область), Богданович и Нижний Тагил (Свердловская область), Волжск (Республика Марий Эл), Кизел (Пермский край), Нижний Ломов (Пензенская область), Новоалтайск (Алтайский край), Новошахтинск и Миллерово (Ростовская область), Осинники и Тайга (Кемеровская область), Старый Оскол (Белгородская область), Чистополь (Татарстан), Чкаловск (Нижегородская область), Витебск и Могилёв (Белоруссия), Донецк (Украина). В его честь переименован остров Лангр в Охотском море (возле острова Чкалова).



# Беляков Александр Васильевич

Родился 9 (21) декабря 1897 года в деревне Беззубово ныне Ногинского района Московской области. Детство и юность провёл в Рязани. В 1915-1916 учился в Петроградском лесном институте.

В армии с 1916. В 1917 окончил Александровское пехотное училище в Москве. Участник гражданской войны в составе 25-й стрелковой дивизии (Восточный фронт). В 1921 окончил Московскую аэрофотограмметрическую школу, работал в ней преподавателем. В 1930-1935 - преподаватель, начальник кафедры аэронавигации Военно-воздушной академии имени Н.Е.Жуковского. В 1936 экстерном окончил Качинскую военную авиационную школу лётчиков.

20-22 июля 1936 года на самолёте АНТ-25 в качестве штурмана (командир - В.П.Чкалов, второй пилот - Г.Ф.Байдуков) совершил беспосадочный перелёт из Москвы через Северный Ледовитый океан и Петропавловск-Камчатский на остров Удд (ныне - остров Чкалов, в устье Амура) протяжённостью 9374 км (полётное время - 56 часов 20 минут).

За выполнение перелёта и проявленные при этом мужество и героизм 24.07.1936 присвоено звание Героя Советского Союза.



8-20 июня 1937 года на самолёте АНТ-25 в качестве штурмана (командир - В.П.Чкалов, второй пилот - Г.Ф. Байдуков) совершил беспосадочный перелёт Москва - Северный полюс - Ванкувер (США) протяжённостью 8504 км по прямой (полётное время - 63 часа 16 минут).

В 1936-1939 - флаг-штурман Авиации особого назначения (АОН), в 1939-1940 - флаг-штурман ВВС РККА. С 1940 - заместитель начальника Военно-воздушной академии (Монино), затем - начальник Рязанской высшей школы штурманов ВВС.

Участник Великой Отечественной войны: в 1945 принимал участие в Берлинской операции в должности главного штурмана 16-й воздушной армии.

В 1945-1960 - начальник штурманского факультета Военно-воздушной академии (ныне - имени Ю.А. Гагарина). С 1960 - в отставке.

С 1960 - профессор Московского физико-технического института, возглавлял военную кафедру. Автор многих научных трудов по аэронавигации.

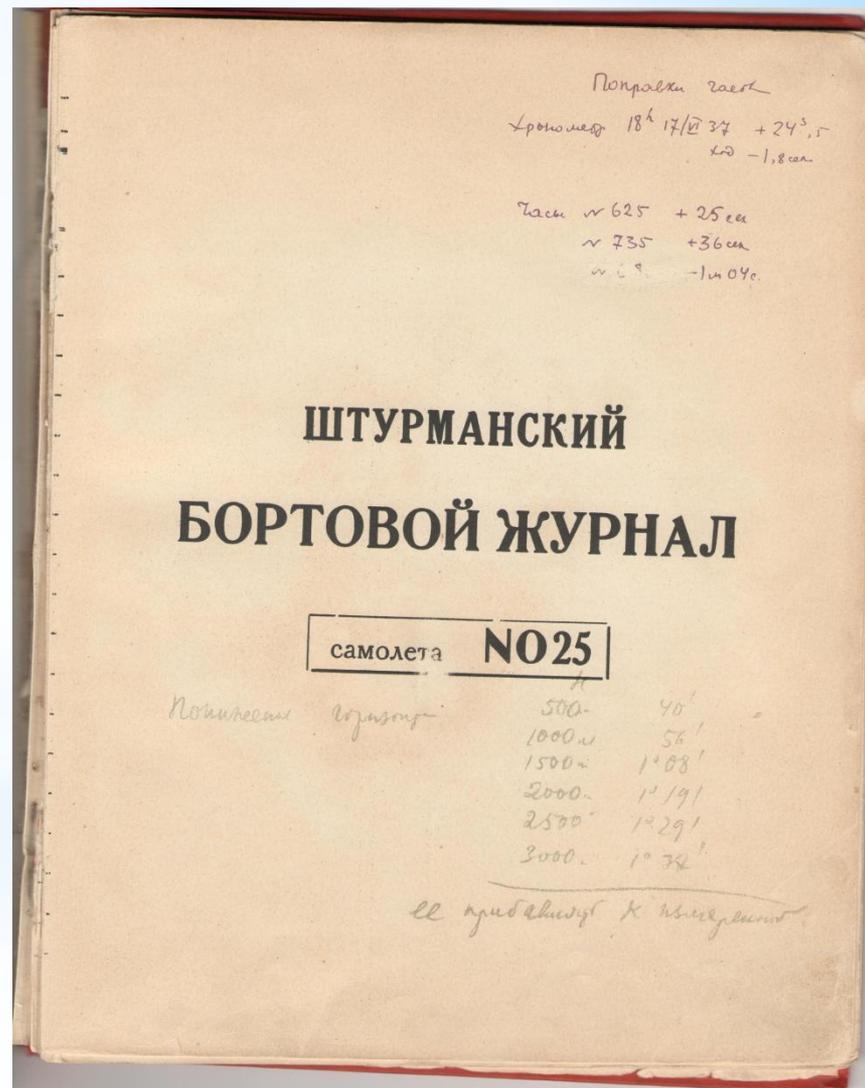
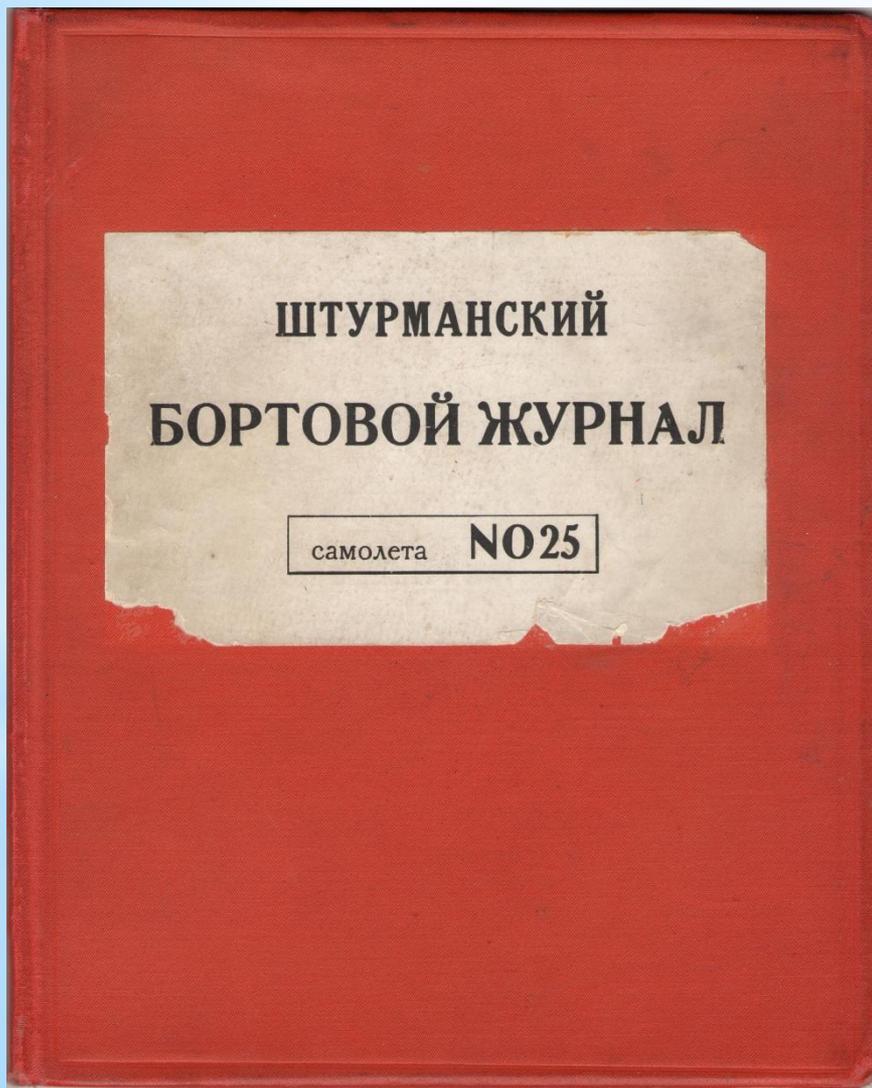
Жил в Москве. Умер 28 ноября 1982 года. Похоронен в Москве, на Новодевичьем кладбище.

Генерал-лейтенант авиации (1943), доктор географических наук (1938). Награждён 2 орденами Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, 2 орденами Трудового Красного Знамени, 3 орденами Красной Звезды, медалями.

Его именем названы остров в Охотском море, улицы в Москве и других городах.



# В нашей школе хранится бортовой журнал перелета Чкалова





Число 20 <sup>д</sup> Июль 34 Вахта

Летчик Бандурин  
Штурман Белик

С 63° до 162° Балбукуго

Место или название	ВРЕМЯ		КУРСЫ				СНОС	Факт. ИПУ	V Возд. скорость к/ч	W Путевая скорость к/ч	H Высота м
	Гринвическ. среднее GMT	Путевое Ф/Р	КК	Девияц.	МК	СКлопенц.					
	13.30		200								от маяка Сиагуб по указателю
	14.00		130								на маяк Portland в zone A
	14.12										между двумя столбчатыми маяками 3000 облаков. Изза ориентировки
	14.33										Скитались под облака Высота 2800 Низкий слой облаков противный. Крылья Скитались идет очень медленно по спирали
	14.46										Это совсем плохо. Внизу рывки <sup>облаков</sup> <sub>погода</sub> поэтому решили набирать высоту. в запасных баках, на полта отсюда Великий начал планировать в восточном направлении
	15.41										Ровно обратил на Portland 2500
	16.20										Посадка в Ванкувере
											Взлет самол. в воздухе 63 км 16 км

ИК По солн- нечн. компасу	тН	ВЕТЕР		Обороты мотора	Показание безосчет- чика	З А М Е Т К И В П У Т И
		Ист. напр. (куда)	Ско-рость к/ч			
						радио компаса
						показания --- --- Верно.
					11239	а по барометрическому столбу в сум. давлении 12.7 мм.?
						много стрел
						Portland (Кругами) у Бандурин кауники
						уже стали летать по кругу видно, что самолет ведет столбчато.
						и высота 13 км
						до земли. Portland виден H = 300 м. Местами далее по пути горные
						Плотно с ладон Террик показан. Высота все что было.
					1800	не забывает
						Безмилла, аэрометр не забывает.
					11437	после посадки, метра
						Там взлет 5735 кг
					7933	до = 5658 кг - 5658 кг
						Дошли с остатком 77 кг.

А. Белик

# А также в нашей школе имеется коллекция авиамоделей, на которых совершал свои полеты В.П. Чкалов



