

ВЕЛИКИЕ  ЭКСПЕДИЦИИ

Вадим Худяков

Рекорды Чкалова и Громова

Через полюс – в Америку



Иллюстрации
Анны Михайловой



Москва
2017

УДК 910.4
ББК 84
Х982

Серия «Великие экспедиции»
Для младшего школьного возраста



Худяков В.
Рекорды Чкалова и Громова. Через полюс – в Америку: для младшего и среднего школьного возраста: 7+. Иллюстрации Анны Михайловой. – М.: Паулсен, 2017. – 32 с.

Вступление

Первые самолёты появились в начале прошлого века. Они были неуклюжими и тихоходными, часто падали и разбивались, так что летали на них только отчаянные храбрецы, готовые рисковать своей жизнью. Авиация бурно развивалась, и уже через 20–30 лет крылатые машины стали гораздо надёжнее, но профессия лётчика всё равно оставалась очень опасной. Авиаконструкторы в разных странах старались сделать такой самолёт, который летал бы выше, быстрее и дальше других. И хотя приборов, позволявших летать ночью и в тумане, тогда не было, отважные пилоты не боялись отправляться в опасные экспедиции.

Мы расскажем о двух знаменитых перелётах, которые в 1937 году совершили экипажи русских лётчиков под командованием Валерия Чкалова и Михаила Громова. Они первыми достигли Америки новым путём, пролетев над Северным полюсом. Громов при этом поставил ещё и рекорд дальности беспосадочного перелёта, преодолев 10 148 километров за 62 часа 17 минут. США с восторгом встретили наших пилотов, а уж в СССР (так тогда называлась наша страна) они стали настоящими кумирами!



На «макушку Земли»

Первым воздушным судном, точно достигнувшем полюса, был дирижабль «Норвегия». Руководил той экспедицией Руаль Амундсен.

Покорить Северный полюс мечтали многие лётчики. В 1925 году к «макушке Земли» на двух самолётах «Дорнье Валь» отправилась экспедиция Руаля Амундсена, в которой принимал участие известный авиатор Яльмар Рисер-Ларсен. Но из-за технических неполадок норвежцам не удалось добраться до цели.

Год спустя о своём успехе заявили американцы Ричард Бэрд и Флойд Беннет. Вот только никаких доказательств, что их «Фоккер» долетел до полюса, не было, так что пришлось поверить им на слово. К тому же в наши дни учёные проверили их расчёты и метеосводки того времени и вычислили, что из-за сильного встречного ветра Бэрд и Беннет, скорее всего, до полюса не долетели.

Для сверхдальних перелётов в конструкторском бюро Андрея Николаевича Туполева были построены два АНТ-25.



Длина самолёта – 13 метров
Размах крыла – 34 метра
Масса – 3784 килограмма
Мощность мотора – 900 л. с.
Крейсерская скорость – 165 км/ч
Дальность полёта – 10 800 километров
«Потолок» полёта – 7 850 метров
Экипаж – три человека

В 1937 году, накануне первой экспедиции советских полярников (Россия тогда называлась Советским Союзом), над Северным полюсом пролетел самолёт-разведчик Р-6. Командиром экипажа был Павел Головин. Вскоре после этого там совершили посадку четыре больших самолёта АНТ-6: советские лётчики под руководством Михаила Водопьянова не просто поставили рекорд, а доставили на полюс экипаж и снаряжение дрейфующей станции. Сотрудники станции «Северный полюс – 1» под руководством Ивана Папанина наблюдали за погодой и могли передавать по радиации метеосводки для авиаторов, которые соберутся лететь над ними.

Тем временем к первому в истории перелёту через Северный полюс в Америку готовили два самолёта АНТ-25. Они летали не быстрее 200 км/ч (сейчас их обогнали бы многие автомобили), зато могли проделать долгий путь без посадки. Ими командовали пилоты Михаил Громов и Валерий Чкалов.

В 1937 году в 20 километрах от полюса приземлилась советская воздушная экспедиция под руководством Шмидта и Водопьянова.

Храбрость – не главное

Михаил Громов рос в необычной для царской России семье: его папа был дворянином по происхождению и врачом по профессии, а мама – родом из крестьян. От отца Миша перенял любовь к спорту и технике. Он бегал на коньках и лыжах, занимался тяжёлой атлетикой, рисовал, делал модели планеров.

Началась I Мировая война. В 18 лет Громов поступил на военные курсы авиации, затем учился в Московской лётной школе. Время было тяжёлое: в стране произошли одна за другой две революции, потом вспыхнул пожар Гражданской войны. Но люди погибали не только на фронте. Самолёты были ненадёжными, а лётчики – лихими и бесшабашными, поэтому часто случались катастрофы. Громов понял, что главное – не храбрость, а мастерство, грамотное пилотирование. Вскоре он стал таким искусным пилотом, что ему доверили учить других лётчиков.

В 13 лет Миша попросил себе в подарок на день рождения штангу весом 4 пуда (64 килограмма), а впоследствии стал чемпионом страны по тяжёлой атлетике.

«Мёртвая петля», или «петля Нестерова», – фигура высшего пилотажа, при выполнении которой самолёт совершает разворот в вертикальной плоскости и пилот некоторое время находится вниз головой.

На самолёте марки «Вуазен» Михаил Громов учился летать в Московской лётной школе. Аппарат этот был принят на вооружение в российской, а потом и в советской авиации. Обратите внимание – у него толкающий винт расположен позади крыла.

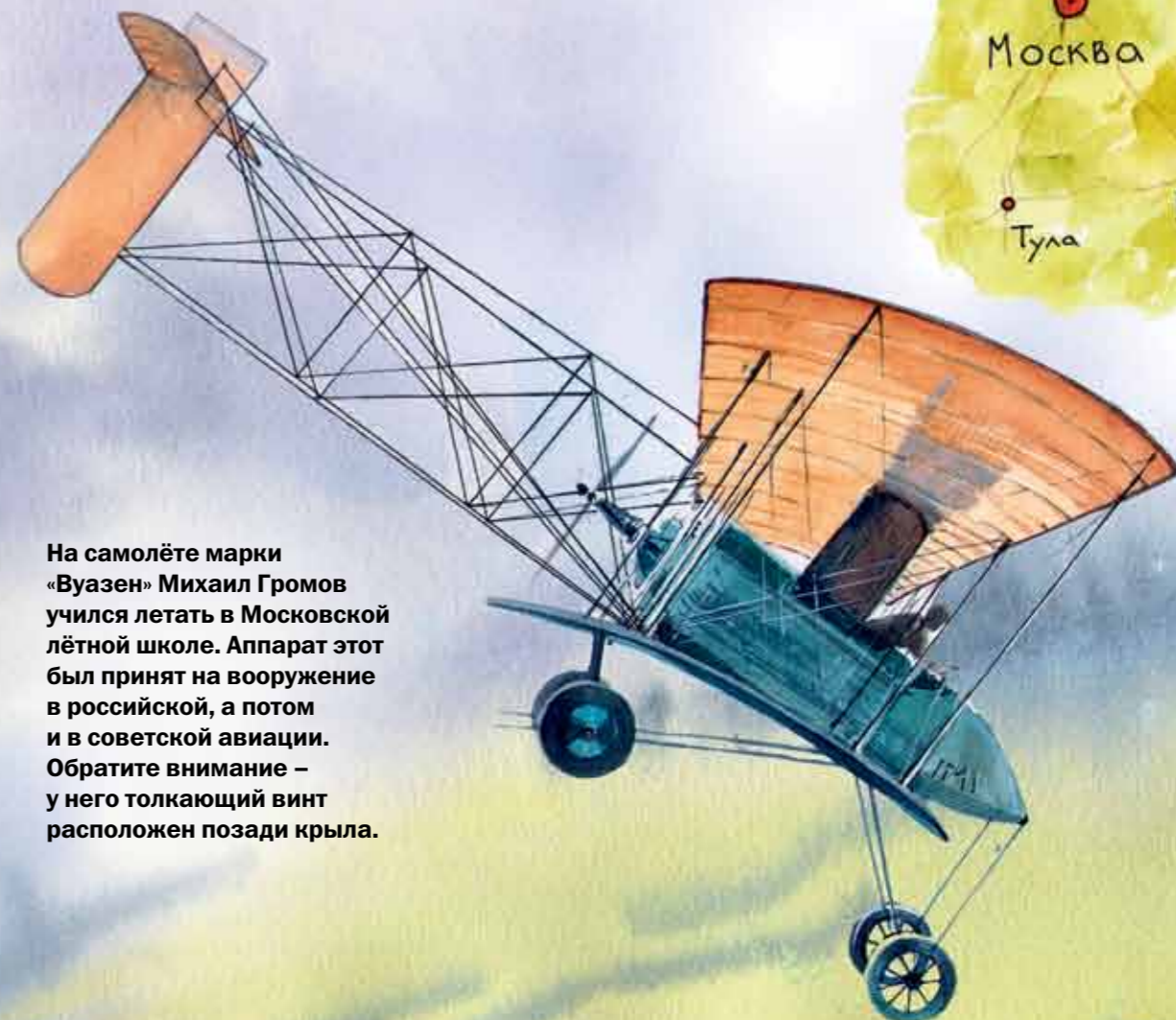
Сейчас даже трудно объяснить, как я остался в живых... Экзамен я сдал очень успешно.

Когда Гражданская война закончилась, Громов стал испытателем новых самолётов. В 1934 году на АНТ-25 он совершил рекордный по дальности полёт по замкнутому маршруту. Снова и снова пролетая по кольцу Москва – Рязань – Тула, Михаил и его экипаж преодолели 12 411 километров за 75 часов.

За это достижение Громову было присвоено звание Героя Советского Союза. А Михаил уже мечтал о новом дальнем перелёте – в Америку через Северный полюс. Вот это был бы по-настоящему впечатляющий рекорд!



МИХАИЛ ГРОМОВ



«Он просто не умел бояться»

Валерий Чкалов в юности работал кочегаром на пароходе. Потом Валерий сумел поступить в военную авиационную школу и стал отличным пилотом, но... слишком бесстрашным. Как говорил Михаил Громов, он просто не умел бояться. Его не раз наказывали за чрезмерную лихость. Однажды Чкалов задумал провести звено самолётов над самой землёй, под линией электропередачи, но они зацепились за провода и упали. Валерия отдали под суд, уволили из армии, и только заступничество других пилотов, Громова в том числе, позволило ему вернуться на службу.

Чкалов стал лётчиком-испытателем и «вывел в небо» много самолётов. В 1935 году известный лётчик Георгий Байдуков предложил ему организовать перелёт в Америку через Северный полюс.

Однако для этого требовалось разрешение главного руководителя страны – Иосифа Сталина, а он решил, что маршрут будет другим – от Москвы до Петропавловска-Камчатского. АНТ-25 под командованием Чкалова пролетел 9 375 километров за 56 часов. Экипаж выполнил задание, но затем ему пришлось совершить вынужденную посадку на острове Удд в Охотском море. За этот полёт всем его участникам присвоили звание Героя Советского Союза.

Валерий Чкалов был великолепным лётчиком, но любил хулиганить в небе, демонстрируя своё мастерство. И это не всегда хорошо заканчивалось.

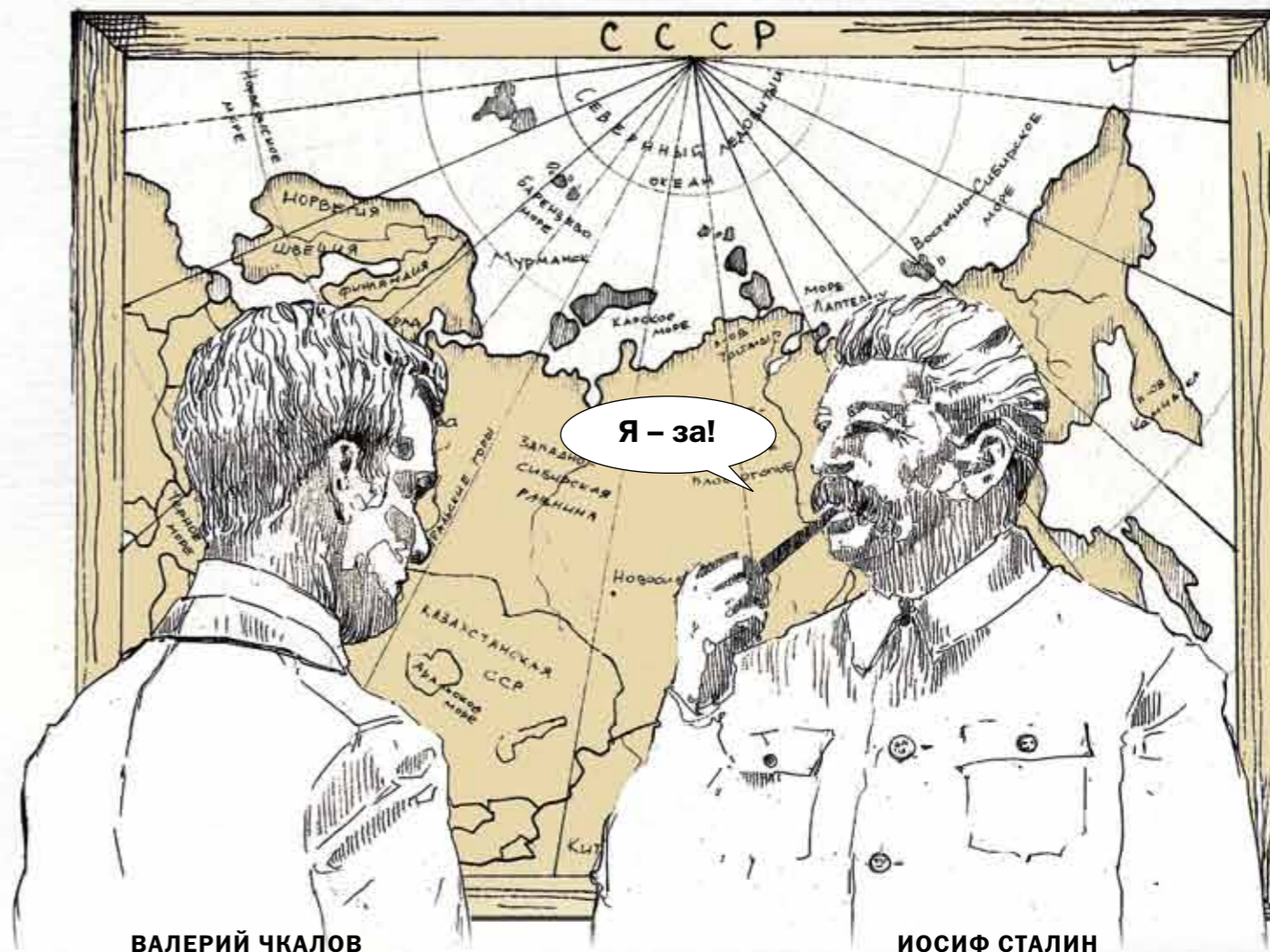
В свободное от занятий время он успевал играть в футбол и участвовать в художественной самодеятельности.

В авиационной школе Чкалов, которому не хватало знаний, начал серьёзно изучать физику, математику, русский язык.

«Я – за!» – сказал Сталин



Встретившись на авиационной выставке в Париже, Громов и Чкалов договорились, что полетят в Америку вместе.



ВАЛЕРИЙ ЧКАЛОВ

ИОСИФ СТАЛИН

четыре мотора – четыреста». Шутка была глуповатая, но Сталину понравилась, и он сказал: «Я – за!»

Конечно, Громов обиделся, что Чкалов не стал его ждать. Выйдя из госпиталя, Михаил тоже подал заявление с просьбой разрешить полёт в Америку на АНТ-25. В Кремле его спросили: «Чкалов храбр, а зачем вам нужно лететь?» – «Я испытывал этот самолёт от начала до конца и убеждён, что сделаю такой перелёт лучше, чем кто-либо», – гордо ответил Громов. Тогда Сталин улыбнулся и сказал ему, как и Чкалову: «Я – за!»

До 1937 года летать в Арктике было очень опасно, потому что никто не знал, какая там погода. Но после того как на Северном полюсе высадилась первая советская экспедиция, авиаторы начали получать точные прогнозы погоды в том районе мира.



Чкалов знал, что Громов мечтает отправиться в Америку через полюс. Они даже договорились лететь туда вместе, на двух самолётах. Но потом Громову пришлось лечь в госпиталь на медицинское обследование. Чкалов решил, что и без Михаила прекрасно установит рекорд, и от своего имени обратился к Сталину с просьбой разрешить трансарктический полёт на АНТ-25. На совещании в Кремле он рассказал о предполагаемом маршруте.

Сталин сомневался: не опасно ли лететь так далеко на одномоторном самолёте? В ответ лихой пилот пошутил: «Один мотор – сто процентов риска, а



Пока Михаил проходил медицинское обследование, Чкалов без него обратился за разрешением на рекордный перелёт.