

Уважаемая газета «Вести»!

Я предлагаю аэропорт в городе Елизово назвать именем командира экипажа АНТ-25 Чкалова Валерия Павловича. Именно его экипаж впервые совершил на Камчатку беспосадочный перелет. Он не сделал посадку в Петропавловске, у него была другая задача – проверка работы советского мотора и др. В России нет аэропорта, носящего имя Чкалов. Есть под Москвой аэропорт Чкаловский. Считаю, что аэропорт должен носить имя летчика. И важно подчеркнуть стремление сохранять мир и дружбу между народами. Еще в 1937 году Чкалов сказал об этом в США. Это актуально и сегодня.

С уважением,

краевед, член РВМО Н. С. Киселева

От «Вестей»

Наталья Сергеевна также является членом Союза краеведов России, добровольным помощником Национальной службы взаимного поиска людей, кавалером почетного знака «За заслуги перед городом», создателем полной биографии адмирала Завойко, членом комиссии по установке памятных знаков и мемориальных досок при администрации ПКГО, членом Камчатского морского собрания, ныне существующего только на бумаге. Кстати, старшинами морского собрания Камчатского края до сих пор являются бывший губернатор Камчатского края Алексей Кузьмицкий и его преданная подруга, бывший первый заместитель губернатора Ирина Третьякова (в девичестве Райзих) и прочая, прочая, прочая...

Впервые именно экипаж Чкалова В. П. открыл героический дальний перелет по маршруту Москва – Северный Ледовитый океан – Камчатка в исключительно трудных условиях Арктики и неизученных районов Дальнего Севера. За проявленное при этом выдающееся мужество и мастерство ЦИК Союза ССР постановляет присвоить звание Героя Советского Союза и вручить орден Ленина Чкалову В. П, командиру экипажа АНТ-25, второму пилоту Байдукову Г. Ф. и Беякову А. В. – штурману.

С развитием авиации в России встал вопрос о прокладке воздушных трасс, которые могли бы связать труднодоступные районы на севере и Дальнем Востоке. Создание А. Н. Туполевым самолета с высокими техническими характеристиками подтолкнуло энтузиастов к идее полета через Северный полюс в Америку. Весной 1936 года Чкалов, Байдуков и Беляков обратились в правительство с предложением организовать рекордный перелет из СССР в США через Северный полюс.

Сталин не согласился с данным маршрутом и предложил: «Вот вам мой маршрут: Москва – Петропавловск-на-Камчатке».

Правительственная комиссия, председателем которой был Серго Орджоникидзе, постановила: «...первый беспосадочный перелет АНТ-25 считать пробным и совершить его в пределах СССР».

Тогда же был утвержден состав экипажа: командир Валерий Чкалов, знаменитый к тому времени летчик-испытатель, которому исполнилось 32 года. Второй пилот – тоже летчик-испытатель Георгий Байдуков. Он был на три года моложе. В его послужном списке перелеты из Москвы в Варшаву и Париж. Штурману Александру Белякову шел сороковой год. Это был крупнейший специалист аэронавигации, начальник кафедры в Военно-воздушной академии, флаг-штурман отряда Авиации особого назначения.

Валерий Чкалов и члены его экипажа переселились на подмосковный аэродром и целиком посвятили себя подготовке к сложному рейсу. На карте большую часть пути они проложили через Северный Ледовитый океан над совершенно неисследованными районами.

В самолете АНТ-25 были сконцентрированы новинки авиационной техники. Он был первой машиной, на которой поставили убирающиеся в полете шасси с масляными амортизаторами и электрифицированным подъемом, антиобледенительное устройство, приборы для ориентировки при отсутствии видимости. Был установлен мотор АМ-34Р талантливого конструктора А. А. Микулина. Воздушный потолок самолета – 7 тысяч метров, максимальная скорость – 210 км в час.

Старт полету на Дальний Восток был дан 20 июля 1936 года в 5 часов 45 минут. В конце первых суток столкнулись с циклоном, и при его обходе путь самолета неоднократно менялся. Метеоусловия ухудшались. Лобовой ветер дул со скоростью 70 км в час! Вскоре машина стала покрываться коркой льда. Затрясло с такой силой, что, казалось, могли разрушиться крылья. Пришлось срочно снижаться до 900 метров. Но теперь обрушились потоки дождя. По расчету внизу находилась Северная Земля. Экипаж очень устал, сказывалась нехватка кислорода. Чкалов и Байдуков попеременно вели самолет. Над полетной картой и приборами бесценно нес вахту штурман Александр Беляков. Путь самолета при обходе циклона менялся 19 раз. Но трудности их не пугали. Чкалов оценивал эту ситуацию так: «В упорной, напряженной борьбе с циклонами потеряно много времени, много горючего и еще больше физических сил, но мы летим первыми. История нас не осудит».

22 июля самолет был над Петропавловском. Небольшой городок на берегу бухты, вулканы и океан. Беляков вырвал из журнала лист бумаги и написал: «Вымпел. Самолет АНТ-25. 22 июля 1936 года в 3:00 Гринв. времени прошел Петропавловск-на-Камчатке. Привет жителям Петропавловска от экипажа самолета. Надеемся, что наши окраины будут скоро такими же цветущими, как и наша столица. Беляков». Вложив в небольшую жестяную коробку и открыв люк в днище самолета, сбросил вымпел. Сделав круг почета над городом, самолет лег курсом на запад через самое бурное море на нашей планете – Охотское. Самолет вышел к восточному берегу Сахалина. Густая облачность и сильный дождь заставили снизиться до 30 метров. Вверх подняться невозможно – самолет начал обледеневать. В ответ на тревожную радиogramму с борта самолета Орджоникидзе приказал сесть при первой возможности. На всей территории Хабаровского края были приведены в готовность радиостанции, как гражданские, так и военные. Под самолетом бушевали волны Татарского пролива. Пилоты увидели несколько островков. На одном острове было небольшое количество домиков, он почему-то понравился Чкалову, и он закричал: «Шасси на выпуск!»

22 июля самолет приземлился на прибрежную полосу маленького острова Удд (ныне Чкалов), омываемого Охотским морем и заливом Счастья. Машина коснулась земли мягко, тремя точками: две пары колес на правой и левой стойках шасси и хвостовой дутик. Затем невероятное торможение, сильный удар, и АНТ-25 остановился, буквально вкопанный в грунт. При посадке в морском песке увязло шасси и отлетело колесо.

С борта ушла радиogramма с сообщением о благополучной посадке.

Экипажу предстояло подумать, как взлететь с грунтовой полосы. Необходимо построить

деревянную взлетную полосу длиной 500 метров и шириной метров 30–50. Руководство Хабаровского края, Особой Дальневосточной армии и Нижне-Амурской областью отправили на остров десант строителей. Находясь в Охотском море, камчатский пограничный корабль «Дзержинский» получил радиограмму с просьбой об оказании помощи. Ранним утром 24 июля 1936 года ПСКР «Дзержинский» прибыл на остров Удд и доставил туда пиломатериалы, из которых была построена взлетная полоса. Механики и слесари корабля выточили ось для сломанного шасси моноплана. Матрос Алфимов сделал на фюзеляже самолета надпись «Сталинский маршрут».

В этом беспосадочном перелете было пройдено 9 374 километров за 56 часов 20 минут, причем более 10 часов слепого полета. Самолет с успехом выдержал самый сложный перелет!

В августе 1936 года на острове Удд моряками был поставлен памятный знак: простая металлическая труба, а наверху самолет и текст. В 1986 году на этом острове, носившем уже имя Чкалова, поставлена стела высотой 6 метров, а наверху макет легендарного краснокрылого самолета.

Полет экипажа Чкалова на Камчатку и до острова Удд в Охотском море стал генеральной репетицией перед броском через Северный полюс.

Для полета экипаж Чкалова выбрал тот же туполевский самолет АНТ-25, оснащенный современной авиационной техникой. В машине установили автопилот и воздушно-вакуумные масляно-нагревательные помпы к нему, а также подогрев масла в главном баке и низа кабины.

18 июня 1937 года экипаж В. П. Чкалова впервые в истории авиации начал беспосадочный трансарктический перелет из Москвы через Северный полюс в Америку.

Их маршрут проходил через следующие пункты: Москва – Кольский полуостров – Баренцево море – Земля Франца Иосифа – Северный полюс – остров Бенкса – острова Королевы Шарлотты – Ванкувер – Портленд. В эфир летели радиосигналы зимовщикам полярных станций, в том числе высадившимся на льдину папанинцам. Каждые три часа они передавали метеосводки по трассе полета.

Данный полет был большим испытанием для советских летчиков и для советского мотора. Многочасовой слепой полет сквозь облака. Над Кольским полуостровом началось «фарфоровое» обледенение, которое считается опасным, потому что лед необыкновенно крепкий и держится в течение 16 часов. Тряска, циклоны, повреждение водяной трубы...

Вскоре полюс преподнес пилотам сюрпризы. Стрелка компаса штурмана стала бешено вращаться почти по кругу. Пришлось перейти на солнечный указатель курса. У всех огромная физическая усталость, учащенный пульс. Летчики чаще сменяют друг друга. У Чкалова носом течет кровь. Кислород кончился, и самолет вынужден снижаться.

Посадка была совершена 20 июня в Ванкувере шт. Вашингтон в 16:20 по Гринвичу на военном аэродроме Пирсон Филд. Пройден путь 8 582 км за 63 часа 16 минут.

За этот перелет члены экипажа были награждены орденами Красного Знамени.

Америка встречала их восторженно и сердечно.

Президент США Франклин Рузвельт готовился к приему в Белом доме Чкалова, Байдукова и Беякова. Он попросил телохранителя поднять его (у него были парализованы ноги): «Русских героев я должен встретить стоя».

Английский маршал авиации Джон Салмонд сказал: «Перелет Чкалова и его спутников поражает человеческое воображение своей грандиозностью. Чудесная сила авиационной техники, которая позволяет преодолеть без остановки такие колоссальные пространства, к тому же явно недоступные для другого вида транспорта. Перелет был совершен советскими пилотами на советской машине с советским мотором. Это демонстрирует перед всем миром блестящую техническую оснащенность Советской страны».

На приеме экипажа АНТ-25, устроенном Клубом исследователей и Русско-Американским институтом 30 июня 1937 года в Нью-Йорке, советским летчикам предложили расписаться на большом глобусе, на котором была отмечена трасса их полета.

Полярный исследователь В. Стефансон сказал: «До них земля по своим путям сообщения казалась цилиндрической. Они воистину превратили ее в шар».

Восхищенные американцы в 1974 г. в Ванкувере создали Трансполярный Чкаловский комитет, который руководил сооружением памятника на месте посадки самолета АНТ-25. Ежегодно 20 июня на аэродроме Пирсон Филд празднуют эту знаменательную дату.

Имя Чкалова стало символом мужества, бесстрашия и горячей любви к Родине. Его мысли были неразрывно связаны с небом, с защитой Отчества.

Народная любовь к Валерию Чкалову выразилась в присвоении его имени улицам и паркам многих городов, в том числе в Петропавловске-Камчатском и Ванкувере (США). На одном из домов в Ванкувере по улице имени Чкалова висит огромное панно с изображением посадки самолета АНТ-25, и прикреплены две таблички на русском и английском языках со словами Чкалова:

«Как воды рек Волги и Колумбии, текущие мирно по этой планете и впадающие в один мировой океан, так и народы России и США должны жить мирно на этой планете и своим совместным трудом украшать мировой океан человеческой жизни. 1937 г.».

Экипаж Чкалова выполнил ответственную задачу: совершил подвиг, который превзошел все другие в истории авиации. Их триумф был триумфом России!

От «Вестей»

Редакция с пониманием относится к пафосу автора, но утверждение: «...совершил подвиг, который превзошел все другие в истории авиации», — является явным перебором.