

‘Ártico-3’, el avión creado para abrir los mares polares a los buques soviéticos

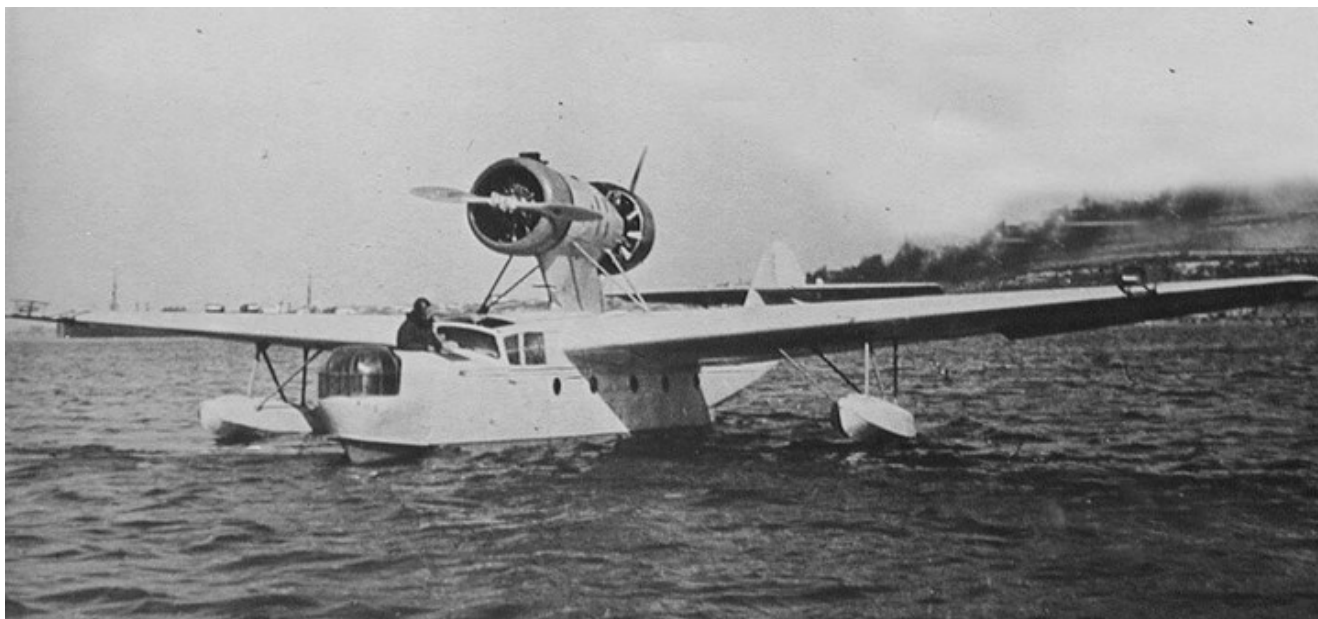


Creado para proporcionar información crucial sobre el estado del hielo polar a rompehielos y a buques de transporte de la URSS, un accidente acabó con el que parecía un futuro brillante.

El desarrollo intensivo de la URSS del uso de los mares polares para el transporte de mercancías y materiales requería información detallada y actualizada sobre las condiciones del hielo. Sólo la aviación podía proporcionar esa información a los rompehielos y a buques de transporte, además de las estaciones meteorológicas permanentes. I.V. Chetverikov inició el desarrollo de aviones de reconocimiento marino de largo alcance en 1933, cuando trabajaba en el departamento de construcción de planeadores del Instituto de Investigación Aeronáutica de la GVF.

Al parecer, Ígor Vasílievich, obsesionado por la idea de crear

un hidroavión, no inferior a las características de vuelo de los vehículos terrestres, lo desarrolló a la vez en versiones militares y civiles. El proyecto interesó primero a la Dirección General de la Ruta Marítima del Norte (GUSMP), y en julio de 1934, el Consejo de Trabajo y Defensa de la URSS emitió un decreto que contenía la orden oficial de crear un avión designado como ARK-3 (Ártico-3) o MP-2 (Pasajero Marino-2).



En marzo de 1935, el equipo de diseño de Chetverikov fue transferido a la Dirección General de la Industria Aeronáutica (GUAP) con base de producción en la Planta de Reparación de Aviones de Sebastopol nº 45, donde se estableció el Departamento de Construcción de Aviones Marítimos (MAD). Ese mismo año finalizó la construcción del primer ARK-3.

Era un hidroavión con un fuselaje de metal y un ala de madera. La planta motriz en tándem, compuesta por dos motores M-25, estaba montada en un pilón por encima del ala y, para una mayor rigidez, estaba nivelada por correas de acero que más tarde fueron sustituidas por dos puntales en forma de V. Esta solución impedía que chorros de agua entraran en las hélices durante el despegue y el aterrizaje, y permitía el mantenimiento de los motores a flote en caso de fallo de uno de ellos.

El ARC-3/1 fue probado por los pilotos A.V. Ershov y A.V. Krzhizhevski. El avión parecía ser bastante fiable y ya en 1935 se hizo una demostración en el festival aéreo de Túshino. Las pruebas estatales del ARK-3 finalizaron en septiembre de 1936. El informe señalaba las características de alto vuelo del avión, con un diseño muy ligero. Sin embargo, también señalaba una serie de deficiencias, entre las que preocupaba especialmente la inundación de la cabina abierta delantera debido a la corta sección del morro del fuselaje y a sus contornos poco acertados. Este defecto se corrigió posteriormente de forma parcial mediante la colocación de placas de salpicaduras en los laterales de la parte frontal del avión.



Como puede leerse en Airwar.ru el 25 de abril de 1937 A.V. Ershov marcó en el ARK-3/1 un récord mundial, elevándose a 9190 m con una carga de 1000 kg. Todo parecía ir bien, el avión volaba con éxito, pero el 14 de julio se produjo la tragedia: el ala colapsó en pleno vuelo. Sin embargo, el accidente no detuvo el trabajo en el avión, que en el curso de las pruebas estatales llamó la atención del Departamento de Fuerzas Marítimas del Ejército Rojo, que sugirió la posibilidad de diseñar un avión de reconocimiento de largo alcance sobre su base.

Los deseos de los militares se tuvieron en cuenta durante la construcción del ARK-3/2, que estaba equipado con armas. Así,

en una parte del morro había una instalación de defensa y en el el segundo rediseño se incluyó una escotilla para una ametralladora retráctil. El doblete estaba equipado con motores M-25A para los que se utilizaron nuevos carenados de cilindros.

La construcción se terminó en mayo de 1933. Sin embargo, el ARK-3/2 tampoco tuvo suerte. El 14 de agosto de 1939 su sección de cola se desprendió en el lugar donde había un recorte para el montaje de la ametralladora. La tragedia se cobró las vidas del piloto Ershov, el ingeniero Perminov y el mecánico Medvedev. La causa exacta de la tragedia nunca fue aclarada, pero se cree que uno de los cables de control del avión se rompió durante el vuelo, lo que provocó un trompo y el posterior colapso del fuselaje.

El avión ARK-3 sirvió de base para el diseño del famoso hidroavión Che-2, que se construyó en serie, y de varias de sus modificaciones.

Fuente: rbth.