

ЛІТАК «МАКСИМ ГОРЬКИЙ» ТА ЙОГО ДОЛЯ
Малафай О.М., Новосьолов Є.С.
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут», м. Харків

Однією з найцікавіших сторінок розвитку науки і техніки був розвиток авіації в колишньому СРСР. Яскравою сторінкою її було будівництво гігантського агітаційного літака «Максим Горький». Це був символ СРСР, на нього збирали гроші по всій країні. У Центральному аеродинамічному інституті під керівництвом Андрія Туполева було виконано необхідні розрахунки і на початку 1933 р. був створений проект літака, де передбачалося використання в різних варіантах: агітаційному, пасажирському, транспортному, бомбардувальному, представницьким для використання вищими чиновниками СРСР.

Як вказувалося в роботі [1, с. 64], літак будували не з дерева, яке було основним авіаційним матеріалом, а з дюралі, з використанням високоякісних сталей та пластмас (бакеліту). Корисне навантаження літака проектувалося до 7 т, без пального та мастила. Крейсерська швидкість передбачалося 180—190 км, за максимальної швидкості до 220 км/год. Літак мав пролітати до 1 тис. км. без посадки. Причому необхідна довжина злітної смуги не перевищувала 500 м. Вісім двигунів по 900 к.с. із гвинтами діаметром 4 м дозволяли відірвати цю машину в 42 тони від землі.

Літак «Максим Горький» відображав поняття про соціалістичну культуру комунізму. Він міг підняти в повітря до 80 осіб, у небаченому комфорті: просторі крісла, килими, настільні лампи, в ньому було влаштовано спальні кімнати та приміщення для редакційної роботи та листування. Було передбачено умивальники, туалети та буфет з різними закусками. У фюзеляжі літака працювала невелика друкарня, зі складом паперу та надрукованої літератури. Було передбачено пристрої для розкидання літератури з повітря та можливість організації виголошення на шляху промов.

Обладнаний літак був багатим: він комплектувався двома радіостанціями зв'язку, трьома радіопередавачами, системами гучномовців, у ньому була фотокінолабораторія з бортовими та пересувними кіноустановками. Система прожекторів та ламп забезпечувала не лише сигнальну службу, а й виконання у темряві різних написів та коротких гасел [1, с. 65].

На борту був автопілот та електрична мережа, його можна було перевозити залізницею. Вже в липні 1933 р. льотчик Громов відірвав літак від землі. Але вже через рік, 18 травня 1935 р. літак через неналагодженість двох винищувачів супроводу зазнав аварії, в якій загинуло 49 людей. Було побудовано аналог літаку, який отримав маркування АНТ-20 біс. Він мав 6 двигунів по 1000 к.с., злетів у 1938 р., використовувався як транспортний літак на повітряних лініях у 1940-41 рр. Але в 1942 р. він зазнав аварії під Ташкентом. Гігантomanія не виправдала себе і будівництво таких літаків було припинено аж до появи «Мрії», призначеної для перевезення космічного корабля «Буран».

Література:

1. Вейгелин К. 10 лет советской авиации // Техника молодежи. 1933. № 2-3, с. 63-67.