

Великий авиаконструктор

**«Человек ... полетит, опираясь
не на силу своих мускулов, а на силу
своего разума».**

Н. Е. Жуковский



10 ноября исполняется 135 лет со дня рождения Андрея Николаевича Туполева – выдающегося ученого, доктора технических наук, академика, легендарного советского авиаконструктора. Это человек, которого знают во всем мире. Гений, оставивший след в истории человечества.

Все самолеты А. Н. Туполева объединяет общая черта – их безупречный вид, которому конструктор уделял не меньше

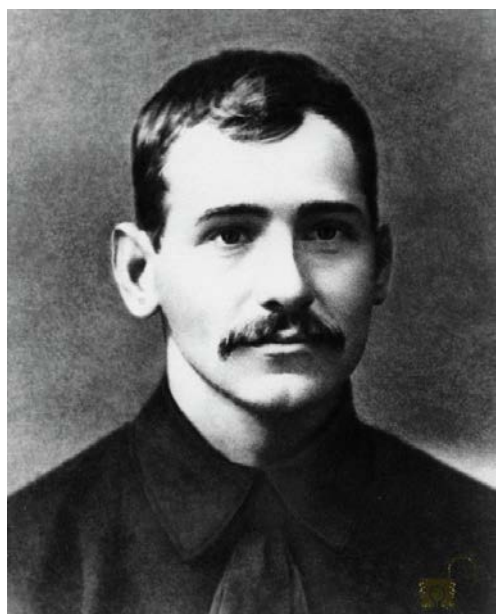


внимания, чем надежности. Легендарный конструктор говорил: «Некрасивый самолет не полетит».

В 1888 году в Тверской губернии в селе Пустомазово в семье нотариуса Николая Ивановича Туполева родился шестой ребенок – сын Андрей (всего в семье было семеро детей). Мать Анна Васильевна была из дворянской семьи, получила хорошее образование, знала несколько языков. Свою жизнь она посвятила воспитанию детей.

С подростками детьми семья переехала в Тверь. В 1900 году Андрей поступил в Тверскую губернскую гимназию и после её окончания осенью 1908 года стал студентом механического факультета Московского технического училища.

В училище он попал в кружок любителей воздухоплавания под руководством профессора Н. Е. Жуковского. В 1910 году Туполев сам рассчитал и построил планер-биплан из дерева и полотна, на котором с товарищами из кружка летал через Язу.



А. Н. Туполев - студент



Родители А. Н. Туполева

Весной 1911 года в России отмечали 50-летие отмены крепостного права, прогрессивная часть студенчества встретила эту дату демонстрациями с требованиями отмены самодержавия. Многие участники демонстраций были арестованы или исключены из вузов. К последним принадлежал и Андрей Туполев, его исключили из МТУ на неопределенный срок и выслали в Тверскую губернию. Даже Н. Е. Жуковский не смог ему помочь.

В этом же году умер отец Туполева и юноша пошел работать. Только с 1914 года он сумел продолжить учёбу.

В мае 1918 года Туполев защитил дипломный проект «Расчет гидроаэроплана» и получил звание инженера-механика. Жуковский высоко оценил эту работу. Ученый именно Туполева выбрал в напарники при разработке и создании единого центра экспериментальных работ в области авиации. Он рекомендовал Туполева для подготовки к преподавательской деятельности. Андрей Николаевич читал лекции по основам воздухоплавания в МГУ.

И в дальнейшем, полностью перейдя на практическую работу по руководству проектированием и производством летательных аппаратов, Туполев всегда уделял внимание подготовке молодых специалистов. Так, под его руководством в 1929 году выполнил и защитил свой дипломный проект С. П. Королёв.

Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) был создан в 1918, возглавил его Жуковский, а энергичный Туполев был его помощником. Совет труда и обороны в 1919 году дал

Аэросани конструкции А. Н. Туполева



ЦАГИ первое задание: разработать аэросани, которые в зимнее время заменили бы тачанки. Разработка и постройка аэросаней и глissера оказались очень важны как для Туполева, так и

для всего ЦАГИ. Полученный опыт работы оказался необходим при постройке первых самолётов.

В 1922 году Туполеву пришла идея делать аэропланы из металла. Но нашлись противники этого и Туполеву пришлось немало спорить и добиваться, прежде чем в 1923 году был построен первый самолет с применением металла – АНТ-1.

До войны самолёты, спроектированные и построенные в ОКБ Туполева, назывались АНТ (Андрей Николаевич Туполев). С первого военного самолёта, построенного в особом техническом бюро НКВД СССР, все последующие модели носят марку «Ту».

Следующий самолёт – АНТ-2 был первым в России цельнометаллическим летательным аппаратом.

В 30-х годах Туполев стал признанным в мире авиаконструктором, а разработанные в его ОКБ бомбардировщики АНТ-4, АНТ-6, АНТ-40 составляли основу вооружения Красной Армии.

В 1934 году, к 40-летию творческой деятельности Горького, было решено построить агитационный самолёт. Деньги собирались по всей стране, пожертвования составили 6 миллионов рублей. Руководить проектированием и постройкой самолёта поручили А. Н. Туполеву.

Самолёт «Максим Горький» (АНТ-20) имел уникальные габариты: длина составляла 33 метра, высота 12,8. Размах крыльев 64 метра как у «Боинга-777». На борт самолёт брал одновременно 70 пассажиров.



Катастрофа с самолетом случилась во время демонстрационного полета 18 мая 1935 года. Истребитель И-5, сопровождавший самолет «Максим Горький», выполняя

«мертвую петлю», не рассчитал траекторию и врезался в крыло АНТ-20, оба самолета упали на землю и разбились. В самолете «Максим Горький» были все его создатели вместе с семьями. Все погибли.

Во время этой трагедии Андрей Николаевич был в США. И несмотря на то, что в этой трагедии не было и капли его вины, он был потрясен и чувствовал виноватым именно себя.

В 1937 году, в том самом году, когда Чкалов и Громов на еще одном самолете Туполева АНТ-25 совершили беспосадочный перелет через Северный полюс в США, начался самый тяжелый период в жизни конструктора. Он был обвинен в шпионаже, арестован и после года, проведенного в тюрьме, направлен в ЦКБ-29 – закрытое конструкторское бюро НКВД, известное как «Туполевская шарашка».



Возглавив коллектив именитых конструкторов, Туполев занялся разработкой перспективных самолетов. В тех нелегких условиях командой Туполева к октябрю 1940 года был создан один из лучших серийных бомбардировщиков – Ту-2.

В июле 1941 года Туполев был освобожден из-под стражи и восстановлен в должности руководителя ОКБ. Окончательно же он был реабилитирован только в апреле 1955 года.

После окончания войны Туполеву было поручено создать самолет-носитель атомной бомбы. Строительство такого самолета потребовало коренного переустройства авиационных

заводов и смежных отраслей промышленности. Для решения всех этих сложных задач Туполеву были предоставлены чрезвычайные полномочия Генерального конструктора.



А. Н. Туполев в рабочем кабинете

В июле 1947 года самолет Ту-4 – мощная боевая машина, с современным оборудованием и вооружением была поднята в воздух.



Под руководством Туполева была создана целая серия боевых самолетов. А в 1955 году коллектив ОКБ спроектировал первый в мире серийный реактивный пассажирский самолет Ту-104. Он был разработан на базе многоцелевого Ту-16, а на основе бомбардировщика Ту-95 выпустили турбовинтовой пассажирский самолет Ту-114, который буквально опередил свое

время. Кстати, именно Ту-114 выбрал Н. С. Хрущев для своего официального визита в США.



В 1963 году специалисты конструкторского бюро Туполева приступили к разработке аппарата Ту-154. Новый самолет был предназначен для замены в гражданской авиации популярных, но уже успевших состариться и технически, и морально пассажирских самолетов Ту-104, Ил-18 и Ан-10.

Этот самолет стал настоящей «рабочей лошадкой». За годы серийного производства с 1970 по 1996 годы было построено более 1000 самолетов Ту-154. Он стал самым массовым советским реактивным пассажирским самолетом.



Андрей Николаевич Туполев сочетал в себе талант конструктора и способности организатора, что было большой редкостью. Все, кто когда-либо работал с Туполевым, отмечали его исключительные человеческие качества. Он был открыт, гостеприимен, в сложных ситуациях не боялся взять ответственность на себя.



Заслуги ученого были высоко оценены советским правительством. Авиаконструктор был одним из немногих, кому было присвоено звание Академика АН СССР. Генерал-полковник, трижды Герой Социалистического труда, заслуженный деятель науки РСФСР, лауреат Ленинской и Государственной премий ушел из жизни 23 декабря 1972 года.



Имя Андрея Туполева носят продолжатель традиций ОКБ А. Н. Туполева – ОАО «Туполев», Казанский технический университет, остров в Карском море, набережная в Москве, улицы в Ульяновске, Киеве, Кимрах, Жуковском и других городах.

В память о нем в 2016 году московскому аэропорту «Внуково» присвоено имя А. Н. Туполева.



Предлагаем вам совершить экскурсию по изданиям, посвященным жизни и деятельности этого гениального человека. Надеемся, что эти книги помогут сохранить в памяти образ и свершения всемирно известного авиаконструктора.

Левина А. Н. ведущий библиотекарь ОТЭЛ

