

Муниципальное бюджетное учреждение «Новолеушковская сельская библиотека имени и.и. Никонова»

Андрей Туполев: «Я не пишу, а делаю»

Познавательное мероприятие

Подготовила заведующая сектором по работе с юношеством Л.В. Блинова



Начало пути

Андрей Николаевич Туполев родился 10 ноября (по старому стилю – 29 октября) 1888 года в Тверской губернии, в семье провинциального нотариуса. По матери – дворянского происхождения, что он тщательно скрывал на протяжении многих лет. С 1901 года Андрей Николаевич обучался в тверской гимназии, о чем позже вспоминал: *«Для того чтобы дети могли учиться, всей семье пришлось переехать в Тверь. Наш класс был дружный, однако хорошо учиться было не принято. Я лишь старался не отставать от сверстников».*

Андрей с детства увлекался конструированием, мастерил игрушки из дерева: «Как правило, это были технические игрушки: то я делал по какой-то книге корабль из дерева достаточно большого размера с оснащением, то делал шлюз и поднял воду на какие-то там 400 миллиметров, то построил лодку, которая управлялась при помощи рук, с двумя колесами». Позже, в гимназии, оттачивал свое мастерство на «уроках ручного труда»: «Учась в гимназии, я понял, что люблю технику, понял, что мне нужно идти в этом направлении».



В 1908 году Андрей Туполев успешно прошел вступительные испытания в два известных технических вуза Москвы: Институт инженеров путей сообщения и Императорское Московское техническое училище (ИМТУ). Будущий авиаконструктор выбрал ИМТУ, сегодня это известный МГТУ имени Н.Э. Баумана. Именно в училище начинается путь Туполева как конструктора. Андрей серьезно увлекся аэродинамикой, стал членом воздухоплавательного кружка профессора Николая Жуковского. Еще будучи студентом, он участвует в постройке планера, на котором в 1910 году самостоятельно совершил первый полет.



Самолеты с инициалами «АНТ»

В 1918 году Андрей Туполев с отличием окончил училище и всерьез занялся конструкторской деятельностью. Буквально через два года на свет появилась первая машина с его инициалами – легкий самолет смешанной конструкции АНТ-1. Хотя основными материалами этой машины все равно оставались дерево и ткань, при конструировании впервые использовался легкий и прочный материал – кольчугалюминий. Туполев был уверен, что дерево для самолета – не материал, а будущее авиации – за металлом. В октябре 1922 года при ЦАГИ была создана Комиссия по металлическому самолетостроению, которую возглавил Андрей Туполев. Позже по его предложению именно этот день – 22 октября 1922 года – стал считаться официальной датой образования ОКБ А.Н. Туполева.



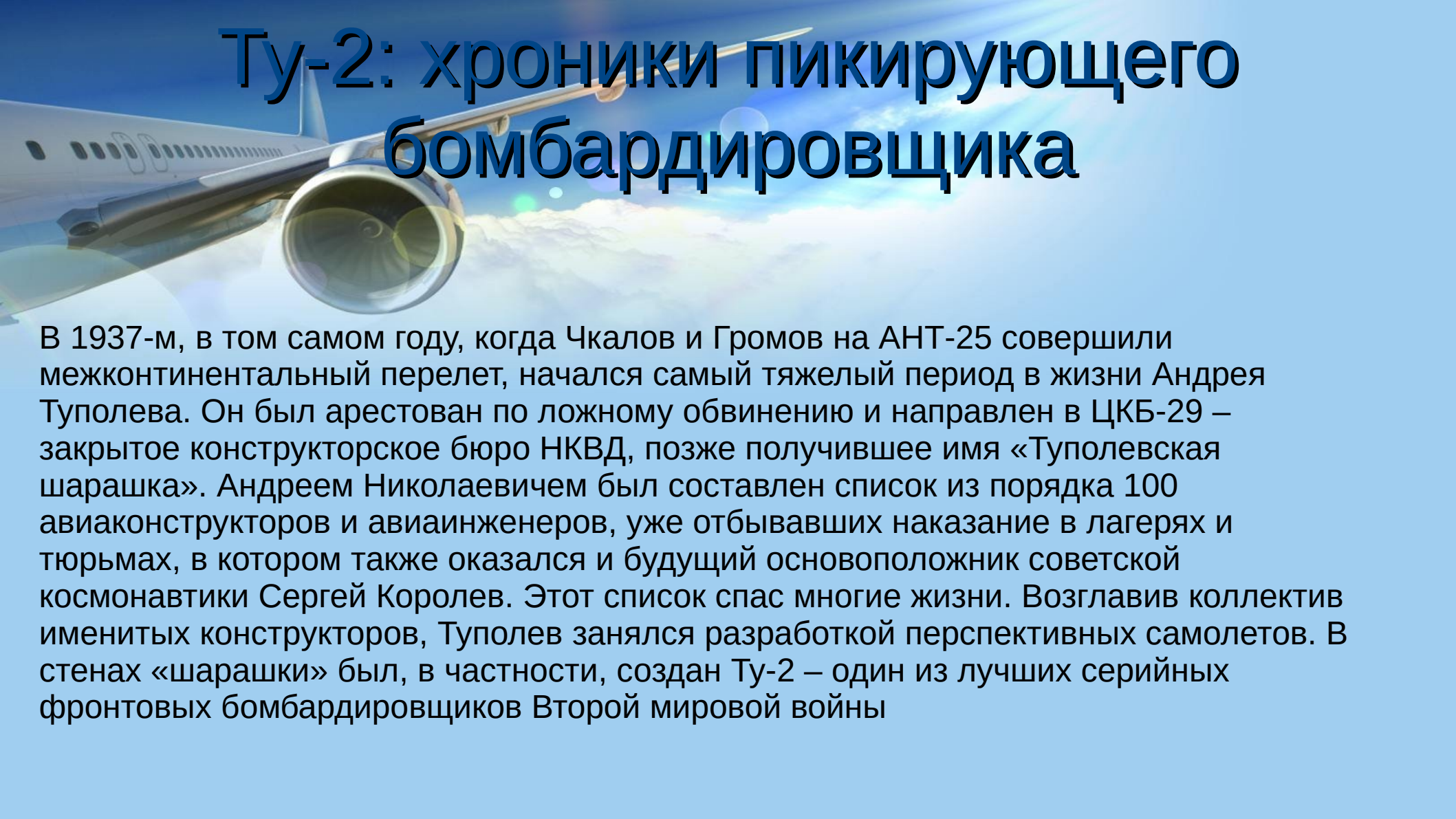
В 1924 году свет увидел первый советский цельнометаллический самолет АНТ-2, а уже через год – первый боевой АНТ-3. На последнем были выполнены сенсационные для того времени международные перелеты по европейским столицам, а также в Токио.

После этих успехов новые машины Туполева стали появляться регулярно. В 1925 году в небо поднялся АНТ-4 – первый в мире серийный цельнометаллический двухмоторный бомбардировщик. В серию он был запущен под названием ТБ-1. Всего было изготовлено более 200 разных модификаций этого самолета, но, пожалуй, самым известным стал АНТ-4 «Страна Советов». В 1929 году он выполнил перелет Москва–Нью-Йорк, преодолев 21 242 км за 142 часа. Рекорд показал, что беспосадочные полеты на такие расстояния реальны. В 1937 году на самолете АНТ-25 это подтвердили экипажи Валерия Чкалова и Михаила Громова, совершив свои исторические полеты в Америку.



Эти рекорды наглядно рассказали всему миру о впечатляющих достижениях советской авиации. Андрей Туполев ставил перед собой большую цель – поднять авиационное производство страны. Под его руководством перестраиваются старые авиазаводы, открываются новые. За какие-то десять лет ему удалось сделать очень многое, но даже этот успех не спас Туполева от репрессий 1930-х годов.



A Tupolev Tu-2 bomber aircraft is shown in flight, banking to the left. The aircraft is white with dark markings on the fuselage. The background is a bright blue sky with soft, white clouds. The title text is overlaid on the upper right portion of the image.

Ту-2: хроники пикирующего бомбардировщика

В 1937-м, в том самом году, когда Чкалов и Громов на АНТ-25 совершили межконтинентальный перелет, начался самый тяжелый период в жизни Андрея Туполева. Он был арестован по ложному обвинению и направлен в ЦКБ-29 – закрытое конструкторское бюро НКВД, позже получившее имя «Туполевская шарашка». Андреем Николаевичем был составлен список из порядка 100 авиаконструкторов и авиаинженеров, уже отбывавших наказание в лагерях и тюрьмах, в котором также оказался и будущий основоположник советской космонавтики Сергей Королев. Этот список спас многие жизни. Возглавив коллектив именитых конструкторов, Туполев занялся разработкой перспективных самолетов. В стенах «шарашки» был, в частности, создан Ту-2 – один из лучших серийных фронтовых бомбардировщиков Второй мировой войны



А. Туполев и самолет ТУ-2



Досрочно, 22 июля 1941 года, Андрей Туполев был освобожден из заключения и восстановлен в должности руководителя своего ОКБ. А в победном 1945 году «За работы в области обороны страны во время Великой Отечественной войны против немецко-фашистских захватчиков» Андрею Николаевичу Туполеву было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». В воздушных боях Великой Отечественной участвовало девять типов самолетов Андрея Туполева, всего – около 5 тыс. машин.

Реактивная эра

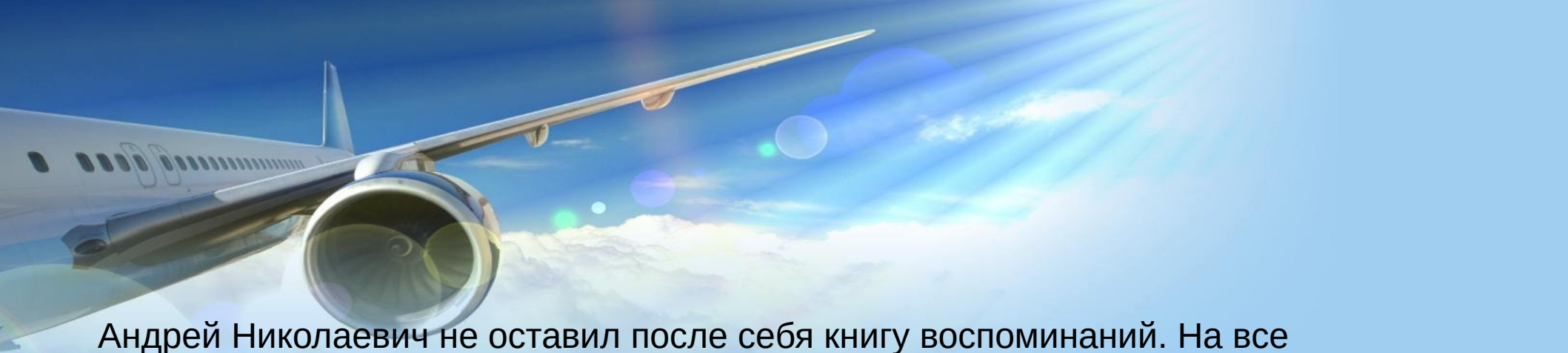


После войны начинается эра реактивной авиации. ОКБ Туполева активно осваивает новый тип двигателя. Под руководством Андрея Николаевича создается целая серия отличных пассажирских и военных самолетов: Ту-104, Ту-114, Ту-124, Ту-134, Ту-144, Ту-154, Ту-95 и Ту-22.

Андрей Туполев считал, что каждый военный самолет может иметь пассажирский аналог. При этом надежность такой гражданской версии всегда бывает достаточно высокая. Так, на базе многоцелевого тяжелого самолета Ту-16 появился первый советский реактивный лайнер Ту-104, а на основе стратегического бомбардировщика Ту 95 разработан турбовинтовой пассажирский самолет Ту-114, который буквально опередил свое время. Именно этот самолет выбрал Хрущев для своего официального визита в США в 1959 году. Примечательно, что на тот момент Ту-114 еще не завершил эксплуатационные испытания. Наверное, это первый и последний случай в истории, когда правительство во главе с лидером страны решается на межконтинентальный перелет на борту не завершившей испытания машины.



На протяжении многих лет в небо поднимаются пассажирские самолеты марки «Ту», в том числе «рабочая лошадка» «Аэрофлота» – Ту-154. В КБ Туполева был создан и первый в мире сверхзвуковой пассажирский лайнер Ту-144. Перед разработчиками была поставлена задача обогнать англо-французский проект «Конкорд». В результате Ту-144 взлетел 31 декабря 1968 года, на два месяца раньше «Конкорда».



Андрей Николаевич не оставил после себя книгу воспоминаний. На все предложения написать о своей жизни он обычно отшучивался: «Я не пишу, а делаю». Работал он до последних дней, создав более 100 типов самолетов, но еще более ценное наследие – это целая плеяда видных авиаконструкторов и ученых, возглавивших самолетные КБ. Среди них и продолжатели династии Туполевых – сын Алексей Туполев, который после отца возглавил ОКБ, а также внук, тезка своего знаменитого деда, Андрей Туполев, занимающий сегодня должность советника генерального директора ПАО «Туполев».