

Николай ЯКУБОВИЧ

## ПРАВДА О «ПРАВДЕ»

### АНТ-14 так и не стал военным авиалайнером

История отечественной авиации хранит еще немало загадок и одна из них - причина появления самолета АНТ-14. Согласно советским источникам, лайнер создавался для полетов по маршруту Москва-Владивосток. Кстати, предусматривалось строительство такой трассы с промежуточными аэродромами и средствами навигационного обеспечения.

Внешне идея выглядит реально, особенно подкупает обывателя высокая скорость по сравнению с поездом. В действительности все должно быть иначе.

Дальность АНТ-14 не превышала 1200 км при крейсерской скорости около 170 км/ч, а это значит, что машина в воздухе будет находиться свыше семи часов. А теперь уважаемые читатели представьте себя пассажирами "авиалайнера", на борту которого нет туалета и буфета даже с холодной пищей, "лайнера", летящего на высотах до 2000 м (в зависимости от местности и метеоусловий). Тот, кто летал на Ан-2, знает все прелести подобного полета, особенно воздушные "ухабы".

По инструкции авиапассажирам тех лет предписывалось перед рейсом принимать пищу, достаточную лишь для утоления голода и ни в коем случае не набивать желудок. Перед полетом пассажир должен был приобрести в аэро-

порту бумажный пакет на случай возможного укачивания и обязательно посетить уборную "легкого типа", расположенную недалеко от самолета.

В полете пассажир мог рассчитывать лишь на помощь бортмеханика (о стюардессах тогда понятия не имели). Вот и приходилось пассажирам мешочки из вощеной бумаги с их "ароматным" содержимым хранить в руках до посадки, ведь выбрасывать их в полете из окон строжайше запрещалось. В противном случае подобные деяния "жестoko" карались.

Если предположить, что в сутки "лайнер" пролетит с одной промежуточной посадкой 2400 км, то "отощавшим" пассажирам и экипажу требовался отдых и не в самолете, а в теплой постеле в гостинице. В лучшем случае воздушное путешествие из Москвы во Владивосток затягивалось на неделю. Но если вдоль трассы будет непогода с туманами и обледенением, то полет грозил еще больше растянуться. Согласитесь, что поездки на столь длинные расстояния куда выгоднее, удобнее и спокойнее осуществлять на поезде. Так зачем же тогда понадобился АНТ-14?

К концу 1930-х парк гражданской авиации СССР состоял преимущественно из одномоторных самолетов с очень небольшими дальностью и пас-

*АНТ-14 на двухметровых колесах от бомбардировщика ТБ-3 вскоре после начала испытаний.*

сажировместимостью. Объем авиаперевозок, по сравнению с другими видами транспорта, был незначителен и с ним вполне справлялись железная дорога и многочисленные пароходства. В этой обстановке в сентябре 1930 года политбюро ВКП(б) постановило превратить ГВФ в мощный резерв ВВС.

Для претворения этой идеи в жизнь и создавался АНТ-14 - первый отечественный самолет - гигант, а линия Москва-Владивосток позволяла "научно" обосновать амбиции и запросы руководства ГВФ. Другого ответа на поставленный вопрос у меня нет, несмотря на продолжительные поиски.

Разработка АНТ-14 началась, видимо, в 1929-м, когда строился первый опытный ТБ-3, многие агрегаты которого (в частности, крыло, оперение и шасси) использовались в пассажирской машине. ТБ-3 проектировался под закупленные в США моторы "Конкверор" фирмы "Кертис".

Для меня одной из загадок является почему А.Н.Туполев остановил свой выбор именно на этих двигателях, а не на импортном БМВ IV, лицензионное производство которого собирались освоить в СССР. Но это даже не вопрос, а пол вопроса, так как при создании АНТ-14 отказались от "Конкверора" и БМВ IV, первоначально остановившись на моторах типа "Хорнет".

Окончательный же выбор пал на "Юпитеры-VI" фирмы "Гном-Рон". Эти двигатели развивали у земли мощность по 480 л.с. и устанавливались, в частности, на истребителях И-4 и И-5 и после освоения лицензионного производства, получили обозначение М-22. Причем на центральном двигателе стоял стальной винт, а на остальных - двухлопастные деревянные..

Могу лишь предположить, что выбор нечетного числа моторов сделали в угоду вошедшей в моду схемы, к тому же реализованной в АНТ-9. В те годы полагали, что это повысит надежность авиалайнера. Но мощности трех двигателей не хватало и их количество возросло до пяти.

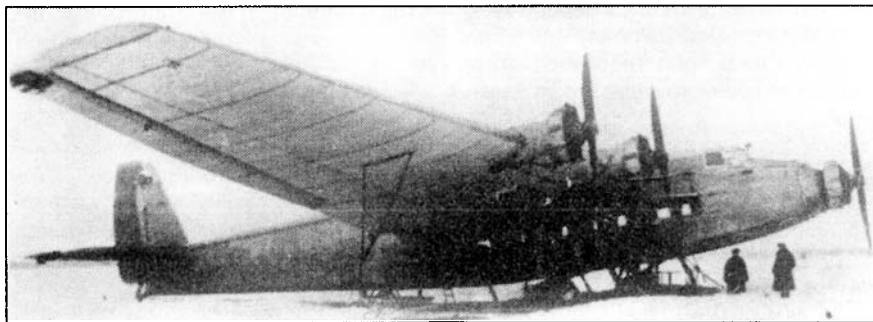
Постройка АНТ-14 началась, видимо, осенью 1930-го и менее, чем через год, 14 августа 1931-го М.М.Громов совершил на нем первый полет.

После завершения испытаний руководство ГУ ГВФ не знало, что делать с опытным АНТ-14. В мае 1932 года его вместе с экипажем зачислили в список самолетов Всесоюзного объединения воздушных сообщений "Трансавиа".

*«Правда» с двухколесными тележками шасси. В таком виде самолет эксплуатировался до его списания.*



АНТ-14 на лыжах, видимо, от ТБ-3. На моторах видны обтекатели в виде колец НАКА с индивидуальными выколотками под головки цилиндров. Зима 1931-1932-го.



Спустя менее, чем два месяца АНТ-14 перевели во вновь организованный летный отряд коллегии Главного управления ГВФ. В марте 1933-го организовали эскадрилью "Максим Горький" и этим же именем назвали ее флагман - самолет АНТ-14. Менее, чем через два месяца редакциям газет и журналов предоставили право присвоить свои названия самолетам. Тогда же АНТ-14 переименовали в "Правду" - флагман советской прессы.

18 сентября 1932-го АНТ-14 отправился из Москвы в свой первый агитационный перелет в Харьков (экипаж: командир И.В.Михеев, второй пилот Б.Местон и бортмеханик Матросов). Это, как писала "Вечерняя Москва", был испытательный полет, хотя и с 30-ю пассажирами на борту, расположившимися в кабине, напомилавшей рубку первого класса пассажирского парохода, только панорама в окнах другая.

При подходе к Туле у самолета отказал средний двигатель, и экипаж совершил вынужденную посадку в местном аэропорту. Похоже, что на четырех «Юпитерах» он, вопреки ожиданиям, не тянул. Как выяснилось, сломалась тяга, соединявшая сектор газа с карбюратором мотора. Однако отсутствие на борту необходимых запасных частей, доставленных на Р-5, задержало отлет самолета на три часа.

Стартовав в Харьков, командир корабля И.В.Михеев, несмотря на приказание начальника перелета Фельдмана, лететь по трассе, избрал маршрут между основной и обходной трассами на Харьков. Экипаж, уклонившись от маршрута и полностью потеряв ориентировку, в 19 часов 10 минут сел в поле около деревни Котелово Полтавского района. Находившийся на борту конструктор Сеньков радовался, что шасси выдержало нагрузки при посадке на пашню.

На борту самолета не оказалось баллона со сжатым воздухом, необходимого для запуска моторов, и экипажу с пассажирами пришлось заночевать. Лишь в следующий полдень прибыл из Харькова автомобиль, который доставил необходимый баллон, и "экспедиция", теперь уже с 33 пассажирами, продолжила свой путь.

Спустя 11 суток самолет вернулся в Москву, но на этот раз без вынужденных посадок. Весь полет со средней скоростью 220 км/ч (при сильном встречном ветре) занял 4 часа 20 минут, что очень сомнительно, поскольку, по данным НИИ ГВФ, максимальная скорость АНТ-14 не превышала 234 км/ч,

а крейсерская - 177 км/ч.

Видимо, в 1932-м был полет в Ленинград. Осенью того же года в Москву прилетел летчик Гаерсон. О своем воздушном путешествии из Европы в Самарканд и обратно через Москву и Астрахань пилот рассказал в одном из ноябрьских номеров журнала "Флайт".

В Москве Гаерсону довелось полетать пассажиром на АНТ-14. По этому поводу он восторженно писал: "... я попросил осмотреть внутри АНТ-14, стоявший (...) в аэропорту (видимо, Центральный аэродром имени М.В.Фрунзе - прим. авт.). В ответ Найденов (заместитель начальника ГВФ) не только позволил осмотреть, но и сказал, что даст разрешение на полет в нем над Москвой и вокруг нее...

Поскольку АНТ-14 предназначен для транссибирских перелетов, то в его комплект входило и лыжное шасси (размером 5,54x1,45 м).

Найденов показал мне всю машину, которую мы облазили кругом, и я нашел, что как и в Do-X и G-38 (фирм "Дорнье" и "Юнкерс" соответственно - прим. авт.) летчик имеет в своей комфортабельной кабине необходимые приборы и из нее открывается великолепный обзор вследствие низкого расположения переднего двигателя. Все индикаторы, относящиеся к моторам, были в "руках" главного механика, кабина которого расположена над пассажирским салоном.

Запустив моторы, нас усадили в удобные плетеные кресла с подвижными спинками, расположенные по обе стороны широкого прохода. Уселись мы однако, не все, так как на борту находилось 47 пассажиров, многие из которых были видными работниками. По этому поводу мне сообщили, что самолет в состоянии поднять до 65 человек при полетах на короткие расстояния и с небольшим запасом горючего.

Самолет оторвался от земли очень быстро - за 10 секунд, хотя ветер был больше 15 миль/ч. Подъем был великолепный и легко было говорить, не напрягая голоса. Через 20 минут мы сели, пробежав 200 ярдов и я почувствовал, что летал на действительно хорошем самолете.»

17 февраля 1932 года в справке, на-

правленной Сталину за подписью руководителя ГУ ГВФ, отмечалось, в частности: "...пятимоторный АНТ-14, переоборудованный под четыре мотора М-34, может быть использован как для перевозки частей (воинских - прим. авт.), так и в качестве тяжелого бомбовоза...

Мы просили Политбюро утвердить следующие предложения: обязать НКТП построить в 1933 г. для ГУ ГВФ 50 самолетов АНТ-14 с М-34 и (...) выделить ГУ ГВФ не позднее 1 января 1933 г. четыре М-34 для переделки опытной машины АНТ-14 под этот мотор. ГУ ГВФ переоборудование АНТ-14 под этот мотор закончит к 1 марта 1933 г."

К маю 1933-го ГВФ не получил ни одной серийной машины, но заказал промышленности постройку 60 АНТ-14 с моторами М-34 с поставкой их до июля 1935-го. Самолет предполагалось строить на заводе №84 в подмосковных Химках, причем в 1934-м заказчику должны были сдать две машины.

В сентябре 1933-го исполнявший обязанности директора завода №22 В.Чернышев сообщал заместителю начальника ГУАПа Мальхову: "По отдельным указаниям начальника ГУАП и протокола от 29 июня 1933 г. мы приступили к изготовлению чертежей АНТ-14 под четыре мотора М-34 с новой хвостовой частью фюзеляжа. При этом согласно специальным решениям сове-

#### ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АНТ-14 ПО ДАННЫМ НИИ ГВФ

Размах крыла, м	41,14
Длина, м	26,5
Высота в линии полета, м	7,01
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	240
Взлетный вес, кг	17466 - 17530
Вес пустого, кг	10828
Вес горючего, кг	2500
Скорость, км/ч	
максимальная	234
крейсерская	177
посадочная	95-100
Время набора высоты, мин.	
1000 м	4,8
2000 м	11,6
Потолок, м	3990-4000
Дальность, км	1200
Разбер/пробег, м	110/270*

Примечание.

\* По другим данным - 250/220 м

щения от 10 июля 1933 г. в передаваемых ЦАГИ чертежах должны были быть предусмотрены крепления агрегатов вооружения военного варианта этой машины.

Ввиду того, что означенная машина в военном варианте ЦАГИ не строится, во избежание могущих возникнуть недоразумений, неясностей и задержек в разработке, считаем необходимым просить Вашего указания ЦАГИ построить опытный АНТ-14, военного варианта, так как на основании приказа НКВМ и НКТП от 31 июля 1933 г. (...) завод должен производить внедрение конструкции в серийное производство.

Вследствие перегруженности конструкторского отдела, связанной с форсированием работ по Р-6 и МК (...) завод не имеет возможности начать работы по подготовке к пуску в производство АНТ-14 ранее второго квартала. Кроме того, при отсутствии утвержденного образца до выпуска и испытаний его мы считаем начинать работу нецелесообразно..."

АНТ-14, по замыслам руководства ГВФ, должен был стать конвертируемым лайнером, причем в военное время перевозить в фюзеляже десантников, боеприпасы и небольшое вооружение, а в случае необходимости и бомбовую нагрузку под крылом. Но идеологи, видимо, не догадывались, что как бомбовоз бывший лайнер окажется хуже ТБ-3, коих построили свыше 800 экземпляров.

Руководство ГВФ постоянно высту-

пало с требованиями о постройке, теперь уже четырехмоторного 36-местного (допускалась перевозка до 40 пассажиров, но с меньшим комфортом и на небольшие расстояния) АНТ-14. К концу 1933-го, похоже, оно окончательно определило место машины в системе воздушных перевозок, задумав их использовать на линиях, связывавших Москву со Свердловском и Харьковом. Это уже более реально, чем полеты во Владивосток. В том же году Глававиапром планировал сдать заказчику около 10 самолетов. Но планы так и остались на бумаге.

В марте 1934-го руководство ГВФ вновь обратилось в ГУАП с предложением построить серию АНТ-14, но уже на заводе №124 с выпуском до конца 1935-го 15 машин. Но и из этого ничего не получилось.

В 1935-м на заводе № 28 изготовили лыжи специально для Копенгагенской выставки, но сведений об установке их на АНТ-14 найти не удалось.

Будучи в агитэскадрильи "Максим Горький", АНТ-14 довольно интенсивно эксплуатировался. Он летал с пассажирами не только вокруг Москвы. Например, в начале июня 1935 года пилоты В.И.Чулков (командир экипажа) и И.И.Нусберг были с визитом в Иваново. С 12 июля - в Киеве во время празднования 15-летия освобождения города от белополяков. Во время этого визита командиром корабля был летчик Лялин, причем по пути в Киев самолет произвел посадку в Харькове, забрав

делегацию трудящихся. Спустя три дня машина вернулась в Москву.

С 18 июля пилоты Чулков и Нусберг возобновили круговые полеты над Москвой, а спустя месяц флагман эскадрильи "Максим Горький" открыл традиционный воздушный праздник в Тушино.

Довелось АНТ-14 побывать с визитом и за рубежом, в частности, в Румынии.

АНТ-14 мог бы с успехом использоваться на таких авиалиниях, как Москва-Ленинград, но вряд ли он стал бы конкурировать с железнодорожным транспортом.

Учитывая низкий объем грузовых и почтовых перевозок тех лет, то для этого вполне хватало списанных с военной службы ТБ-1 и ТБ-3. А вот для воздушно-десантных войск эта машина оказалась бы самой подходящей. Однако и на этом поприще самолет оказался бы ненужным, поскольку к началу Великой Отечественной войны ВДВ как таковых не было.

Что же касается воздушно-десантных операций советских войск в годы войны, то они на ее ход влияния не оказали. Мог бы АНТ-14 играть и вспомогательную роль как бомбардировщик, но в этом качестве он, как уже отмечалось, оказался бы хуже ТБ-3.

Свой «жизненный» цикл самолет закончил в годы войны в Московском парке культуры и отдыха имени М.Горького, где использовался в качестве кинотеатра.

**Реконструкция облика полувоенного АНТ-14 с моторами М-34.**



**Один из прорабатывавшихся вариантов бомбовоза АНТ-14.**

