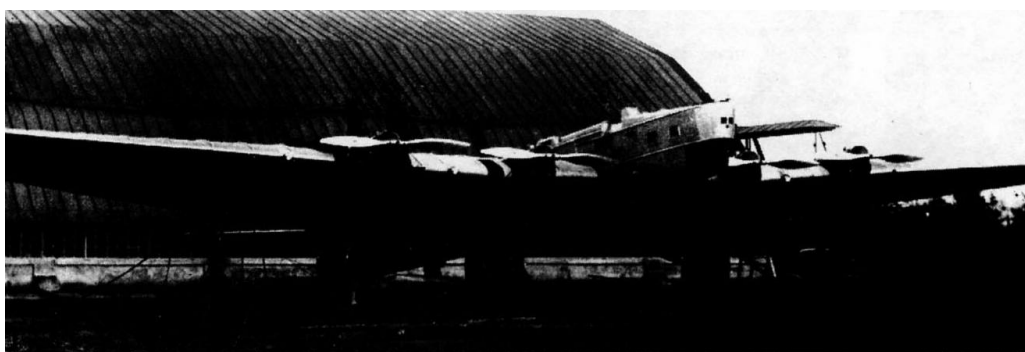


Radziecki samolot bombowy TB-3

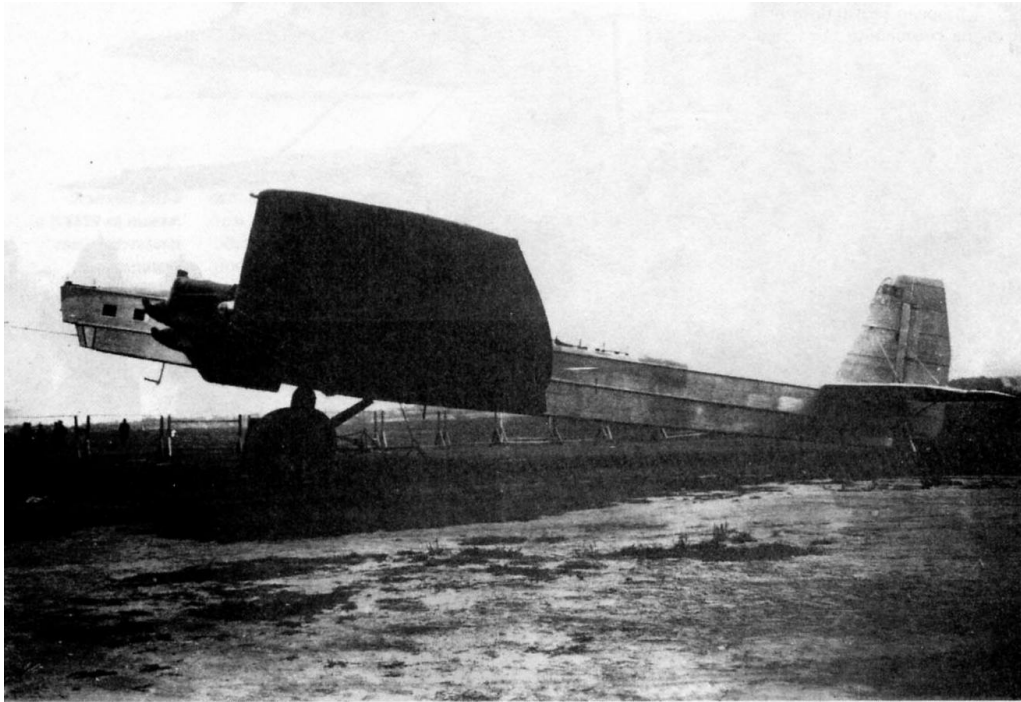


Symbolem propagandowym mocy i potęgi lotnictwa ZSRR w latach trzydziestych były ciężkie bombowce TB-3. Miały one symbolizować siłę radzieckiego przemysłu lotniczego i sił powietrznych. Wprawdzie o czym już milczą źródła radzieckie, zbudowano go na podstawie technologii i w zakładach wyposażonych i początkowo zarządzanych przez Junkersa pod Moskwą, a wiele z kluczowego wyposażenia jak na przykład celowniki bombowe musiały być importowane z Niemiec. Nie ujmując nic talentom Tupolewa jako konstruktora, powstanie jego ciężkich samolotów nie byłoby możliwe bez technologii duralowego pokrycia blachą falistą wprowadzonej przez Junkersa w zakładach w Filach. Dużym sukcesem propagandy radzieckiej jest też ukrywanie tego że 22 czerwca 1941 w linii było około 500 takich samolotów i używano ich w linii do 1944 roku. Wielkie kanciaste kształty, którymi chwalono się na początku lat trzydziestych wyraźnie nie pasowały do propagandowej koncepcji Armii Czerwonej w wojnie z Niemcami.



Rysunek 1: Prototyp z silnikami Conqueror

Swoje powstanie TB-3 wywodzi od poprzednich konstrukcji Tupolewa przede wszystkim dwusilnikowego TB-1. Projekt rozpoczęto w 1925 roku w Ostiechbiuro pod oznaczeniem T1-4RT3 zakładając układ czterosilnikowy i możliwość wykorzystania samolotu do zadań transportowych aż do przewozu wozów bojowych i artylerii itd. Od grudnia 1925 roku prace nad samolotem zaczęło prowadzi biuro A.N. Tupolewa. Prace posuwały się wolno po pierwsze z uwagi na skomplikowanie projektu ponieważ jeszcze nikt w ZSRR jeszcze nie miał do czynienia z projektem tak wielkiego samolotu. Poza tym oczywiście brakowało wykwalifikowanego personelu specjalistycznego.



Rysunek 2: samolot z silnikiem BMW-VI

Władze też ciągle zmieniały koncepcję co właściwie chcą otrzymać. Już w czerwcu 1926 z projektu , który miał być samolotem transportowym postanowiono stworzyć dzienny i nocny bombowiec z czterema silnikami o łącznej mocy 2000- 2400 KM. W roku 1926 wybierano silniki dla projektu. W końcu zamówiono silniki Curtiss V-1550 Conqueror o mocy po 600 KM . Były to silniki rzędowe w układzie V które planowano budować z licencji w ZSRR. Wiele elementów projektu z uwagi na stan przemysłu radzieckiego trzeba było zamówić za granicą, brakowało wykwalifikowanych pracowników itd. A wymagania dowództwa lotnictw rosły. Samolot miał mieć prędkość maksymalną 180 km/h na 2000 metrów, zasięg 1500 km i prędkość lądowania 90 km/h. 21 lutego 1930 roku komisja państwowa zapoznała się z makietą samolotu. Zamiast makiety pokazano niezakończony prototyp bombowca z uzupełnieniem brakujących elementów makietami z drewna. Po zapoznaniu się z makietą komisja uznała za konieczne wzmocnienie uzbrojenia poprzez dodanie podskrzydłowych stanowisk karabinów maszynowych. Z tymi zmianami 21 marca makietę zatwierdzono. Samolot otrzymał oznaczenie TB-3 (t ciężki bombardierski tri) zaraz potem Tupolew przedstawił dokumentację projektu ANT-6 z czterema silnikami Conqueror. Zakładane parametry znacząco przewyższały wymagane w tym: szybkość o 25-27 km/h. Pułap miał sięgnąć 4800-5100 metrów. Jedynie prędkość lądowania miała być wyższa niż wymagana i wynosić około 100 km/h. Jednakże jak to zwykle w komitetach pojawiły się nowe koncepcje zmian. Za najważniejsze uznano szybką zamianę amerykańskich silników Conqueror na niemieckie BMW-VI, które właśnie zaczęto produkować na licencji w Rybińsku. Wersja rosyjska miała oznaczenie