

"SPRUCE GOOSE"- DIDŽIAUSIAS ISTORIJOJE MEDINIS LĒKTUVAS

Liucijus Suslavičius

1942 metais, kai Antrasis pasaulinis karas jau buvo įpusėjęs ir sąjungininkai rengėsi būsimoms atakoms prieš Ašies šalių ir Japonijos užgrobtas teritorijas, JAV kariškiams labai rūpėjo pagreitinti kariuomenės kontingentų ir technikos permetimą per Atlanto bei Ramųjį vandenynus. Šiandien tokia užduotis būtų sprendžiama, vietoje transporto laivų panaudojant didžiulius transporto lėktuvus. Bet penktojo dešimtmečio pradžioje tai atrodė neįmanoma, kadangi sausumos lėktuvams tūpti būtų reikėję aerodromų ten, kur jų dar nebuvo, o ir tuometinės aviacinės technikos patikimumas buvo toli gražu ne toks, kaip šiandien. Štai tada kariškiai gavo viliojantį pasiūlymą panaudoti šiam tikslui hidroplanus. Ir ne bet kokius, o galinčius perskraidinti per vandenyną 70-90 tonų krovinių, įskaitant šarvuotas kovos mašinas, arba atitinkamą kiekį karių su asmeniniais daiktais ir ginklais. Ambicingą projektą pasiūlė karo metais į JAV pramonės lyderių gretas prasiveržęs verslininkas Henris Kaiseris, tuo metu jau išgarsėjęs tuo, kad organizavo "Liberty" tipo 10000 tonų talpos transporto garlaivų surinkimą ant konvejerio. Tačiau "demokratijos arsenalu" tapusių JAV materialinės galimybės, kaip paaiškėjo, vis tik buvo ribotos – nepaprastai išplėtojus tankų, karinių automobilių, laivų, lėktuvų gamybą, ėmė trūkti plieno ir aliuminio. Taupant metalą, sunkvežimių kabinas ėmė daryti iš brezentu, kėbulus – iš medžio, na, o planuojamą gigantišką hidroplaną buvo pasiūlyta gaminti iš medžio, kaip ir pionieriškais aviacijos laikais. Pats H.Kaiseris nebuvo aviacijos žinovas, tad į bendradarbius pasikvietė multimilijonierių Howardą Hughesą, jau prieš karą išgarsėjęs savo sukurtais rekordiniais lėktuvais ir skrydžiais bei fanatišku atsidavimu aviacijai. Pastarasis su entuziazmu ėmėsi spręsti neeilinį uždavinį...ir liko vienas – H.Kaiseris po metų pasitraukė iš projekto "HK-1".

Bet tai nesutrikdė H. Hugheso. Subūręs konstruktorių komandą, jis visa galva pasinėrė į gigantiško, dabar jau "H-4" pavadinto lėktuvo kūrimą. Techninėje užduotyje buvo nurodyta, jog hidroplanas turi pakelti vieną sunkųjį 60 tonų tanką arba tris lengvuosius, sveriančius po 16 tonų, arba 700 karių su ginkluote arba 350 ant neštuvų gulinčių sužeistųjų su lydinčiu medicinos personalu bei gydymo įranga.

Pagrindine medžiaga lėktuvo gamybai buvo pasirinkta Viskonsino ir Mičigano valstijų miškuose augusių beržų mediena. Sunkiausia buvo sukurti originalią medinių detalių gamybos technologiją. Medinėms detalėms prieš surinkimą galutinė forma buvo suteikiama suklijuojant jas pastovios temperatūros tarp 24 ir 26 laipsnių ir drėgmės aplinkoje, o lėktuvo išorinės

detalės dar buvo impregnuojamos mirkant fenolio-formaldehido dervose 146 laipsnių temperatūroje. Išorinės liemens ir sparnų detalės, jas klijuojant prie karkaso, buvo fiksuojamos nedidelėmis vinimis. Sakoma, kad iš viso buvo sunaudota aštuonios tonos vinių.

Lėktuvas, pavadintas "Spruce Goose" ("Dailioji žąsis"), turėjo 67 metrų ilgio, 7,62 metrų pločio ir 9,14 metrų aukščio valtės formos fiuzeliažą, kurio apatinė dalis buvo suskirstyta į 18 vandeniu nelaidžių skyrių. Hughesas paskaičiavo, kad net 12 iš jų užtvindžius, lėktuvas dar laikytųsi ant vandens. Virš fiuzeliažo – 97,53 metro ilgio sparnas, po kuriuo – dar po vieną plūdūrą kairėje ir dešinėje lėktuvo stabilumui ant vandens palaikyti. Sunkų - 181,440 tonos su kroviniu sveriantį - gigantą į orą turėjo pakelti aštuoni keturgubos žvaigždės formos varikliai "Pratt and Whitney R-4360", išvystantys po 3000 AG. Pagal paskaičiavimus, bendros jų galios turėjo pakakti išvystyti maždaug 280 km/h greitį. Benzina jiems tiekė siurbliai, sumontuoti net 14 degalų bakų, kurių kiekviename tilpo po 3785 litrų.

Karas tesėsi, H. Hughesas su savo komanda atkakliai dirbo. Pasirodė, kad pastatyti medinį gigantą nėra taip paprasta. Belaukdami jo pasirodymo, kariškiai savo transporto problemas išsprendė kitais būdais, ir kai karas 1945 metų rugpjūčio mėnesį baigėsi, "Spruce Goose" dar nebuvo baigta. Tik po dviejų metų, 1947-jų lapkrityje, didžiulis hidroplanas, ilgesnis už XIX amžiaus kliperį ir tik 4 metrais trumpesnis už plačiai žinomą avialainerį "Boeing 747", pagaliau buvo parengtas pirmajam skrydžiui. Pilotuoti jį, kaip ir kitus savo lėktuvus, Howardas Hughesas nepatikėjo niekam kitam. Saulėtą rytą jis, kateriu priplaukęs prie vandenyje stovinčio lėktuvo, pakilo į pilotų kabiną ir davė komandą atrišti lėktuvą laikančius lynus. Vienas po kito ėmė suktis didžiuliai keturmenčiai visų aštuonių variklių propeleriai, lėktuvas pradėjo palengva slysti ramiu įlankos paviršimi, kol galu gale lyg nenoromis atsiplėšė nuo vandens. Pakilęs vos į 20 metrų aukštį, Hugheso pilotuojamas hidroplanas praskrido tik 1,6 kilometro ir pūkstelėjo į vandenį. Vėliau Hughesas prisipažino, kad, tiesą sakant, lėktuvą išlaikyti ore buvo labai sunku. Tačiau iš karto po skrydžio, kurį filmavo kino kronikos operatoriai, konstruktorius gyrė lėktuvą ir žadėjo netrukus pademonstruoti visas "Spruce Goose" galimybes. Bet "H-4" niekados daugiau į orą nebepakilo. Reikėjo galingesnių variklių, reikėjo tobulinti konstrukciją, o tam reikėjo pinigų, kurių kariškiai jau nebežadėjo. Karas baigėsi, ir švaistyti pinigus abejotinos vertės projektui jie nesirengė. Lėktuvas taip ir liko stovėti Kalifornijos pakrantėje, didžiausias iš visų kada nors pastatytų medinių lėktuvų pasaulyje...