

# La chronique du CESA

## 18 mai 1935 : accident du *Maxime Gorki*

### *La course au gigantisme*

#### Un outil de propagande

Sous l'impulsion de Staline la jeune Union soviétique se modernise à marche forcée. Elle entend aussi prouver au monde sa capacité à produire des avions gigantesques. Les Soviétiques développent ainsi depuis les années 1930 une série d'avions de transport lourd afin de ravitailler leurs bases dans l'Arctique ou en Sibérie. Dans cette même veine, ils imaginent des avions toujours plus audacieux comme le *Tupolev TB 3-An-6* qui se transforme en porte-avions en attachant sous ses ailes des chasseurs.

Pour galvaniser les foules, les dirigeants soviétiques demandent au constructeur Andrei Tupolev de concevoir un avion capable de transporter des outils de propagande. En 1934, Tupolev propose l'*An-20 Maxime Gorki*, un avion doté de huit moteurs qui le propulse à plus de 260 km/h.

L'appareil qui pèse plus de 42 tonnes est alors le plus lourd avion du monde et nécessite une douzaine d'hommes d'équipage (pilotes, mécaniciens, téléphonistes et même une dactylographe). Il est équipé d'un émetteur radio qui permet de diffuser par les airs les discours de Staline. À l'intérieur, sa soute est aménagée de façon à accueillir une imprimerie, un cinéma, un laboratoire photo et une station radio, le tout alimenté par une station électrique (une première pour l'époque).

Pour le défilé du 1<sup>er</sup> mai 1935, le *Maxime Gorki* survole Moscou en diffusant des slogans du gouvernement. Le 17 mai 1935, Antoine de Saint-Exupéry alors en reportage à Moscou pour le journal *Paris-Soir* a le privilège exceptionnel de voler sur cet avion. Il écrit ainsi « *Je m'installai dans le salon [...] et j'assistai de là au décollage. La machine s'ébranla puissamment et je sentis ce monument prendre vite dans l'air son assise de 42 tonnes et je fus surpris de l'aisance au décollage. [...] Je visitai en vol onze compartiments principaux dont la liaison était assurée par un réseau de téléphone automatique. [...] Les dimensions de l'appareil paraissaient d'autant plus géantes que les cabines étaient distribuées non seulement le long du fuselage mais aussi dans l'épaisseur des ailes. [...] Une grande baie de salon versait une clarté bleue et j'assistais comme du balcon d'un hôtel luxueux, à la lointaine vue de la terre.* »

#### L'accident

Le 18 mai 1935, à des fins de propagande, l'avion doit passer au-dessus de Moscou pour y être filmé. Lors de ce vol de démonstration des avions de chasse *Polikarpov I 15* sont disposés de chaque côté afin de donner une meilleure idée du gigantisme de l'appareil. Mais en voulant effectuer une boucle au-dessus du *Maxime Gorki*, le pilote Nicolas Blagine percute l'avion de transport qui s'écrase au sol. 45 personnes meurent dans cet accident : les membres de l'équipage ainsi que les ingénieurs et les familles invités à participer à ce vol.

#### Héritage

En 1938, les Soviétiques construisent un *An-20 bis* doté de six moteurs. Il est affecté à la compagnie aérienne Aeroflot pour les liaisons entre la Russie et l'Ouzbékistan. Mais comble de malchance cet avion s'écrase accidentellement en décembre 1942. Durant la totalité de la guerre, les Soviétiques sont incapables de construire un nouvel avion, les ingénieurs ayant tous été emprisonnés ou exécutés pendant les purges staliniennes. Cependant, les Soviétiques, dont le territoire s'étend sur plus de 10 fuseaux horaires, doivent posséder des avions fiables et capables de transporter des charges lourdes sur des grandes distances.

De ce rêve un peu fou, les ingénieurs développent une série d'avions de transport lourd dont l'*An-124* devenu essentiel pour l'engagement de la France sur les théâtres d'opérations extérieurs. L'*An-225 Mriya Cossack*, qui est un *An-124* allongé conçu dans les années 1980 pour transporter la navette spatiale soviétique *Bourane*, est aujourd'hui l'héritier de ce savoir-faire et collectionne les records : celui du plus gros avion du monde et celui de la charge utile transportée (250 t.).

*An-20 bis*



Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CESA

Centre d'études stratégiques aérospatiales – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com

