

В 1953 году к разработке первого в нашей стране реактивного пассажирского самолета приступил коллектив ОКБ А. Н. Туполева. Для сокращения сроков постройки и испытаний было принято решение создавать его на базе уже отработанного, строившегося серийно бомбардировщика Ту-16. Пассажирский лайнер, получивший обозначение Ту-104, должен был унаследовать от Ту-16 крыло, оперение, силовую установку, большинство систем. Заново же предстояло спроектировать фюзеляж с герметичной кабиной, рассчитанной на 50 пассажиров. С поставленной задачей прославленный коллектив справился успешно, и 17 июня 1955 года экипаж во главе с летчиком-испытателем Ю. Алашеевым выполнил на Ту-104 первый полет.



## ТУ-104

Новый самолет представлял собой цельнометаллический моноплан с низко-расположенным (в отличие от Ту-16) крылом с углом стреловидности 35 градусов, стреловидным классическим оперением и убирающимся шасси с носовой опорой. Два турбореактивных двигателя АМ-3 тягой по 8700 кгс, созданные под руководством А. Микулина, размещались на стыке крыла и фюзеляжа.

Заводские и государственные испытания Ту-104 были проведены в сжатые сроки. 15 сентября 1956 года началась регулярная эксплуатация Ту-104 на трассах Аэрофлота. В тот день экипаж в составе К. Сапелкина, Е. Барабаша, С. Курстова, А. Лебедева, В. Томина и Р. Горина выполнил пассажирский рейс Москва—Омск—Иркутск. 12 октября того

же года состоялся первый международный рейс Ту-104 по маршруту Москва—Прага. Его выполнил экипаж под руководством командира корабля Б. Бугаева, впоследствии министра гражданской авиации СССР.

В 1957 году была создана модификация Ту-104А, рассчитанная на перевозку 70 пассажиров. Конструкция была облегчена, стали использоваться более мощные и надежные двигатели РД-3М. В этом же году был открыт счет почти трем десяткам мировых рекордов, установленных на самолетах этого типа.

Дальнейшее увеличение пассажироместности самолета было получено на следующем варианте — Ту-104Б. Увеличение длины фюзеляжа и перекомпоновка пассажирского салона позволили

брать на борт 100 пассажиров. Была модернизирована и силовая установка: установлены двигатели РД-3М-500, созданные под руководством главного конструктора П. Зубца. Улучшению взлетно-посадочных характеристик способствовало также увеличение площади закрылков. В августе 1959 года экипажем В. Ковалева на 100-километровом маршруте была получена скорость полета 1015,866 километра в час (груз до 15 тонн). А вскоре тот же Ту-104Б достиг высоты полета 12 896 метров (груз 25 тонн, Ю. Алашеев). Эти показатели были зарегистрированы ФАИ как официальные мировые рекорды.

Последней и наиболее вместительной модификацией реактивного лайнера стал самолет Ту-104Е, в салонах которого размещалось до 122 пассажиров.

Ту-104 стал одним из наиболее распространенных самолетов Аэрофлота в конце 50-х и в 60-е годы. За первые десять лет им было перевезено 28 миллионов пассажиров. В 1960 году на самолетах этого типа выполнялось около трети всех воздушных перевозок Аэрофлота.

В 70-е годы Ту-104 стали постепенно вытесняться с воздушных линий более современными и экономичными самолетами. Несколько Ту-104 были переоборудованы для специальных целей. Так, на одном из них проводились тренировки космонавтов. В интересах Гидрометцентра СССР применялся самолет Ту-104 «Циклон», оснащенный большим комплексом исследовательской аппаратуры.

Последний полет Ту-104 состоялся 11 ноября 1986 года. Лайнер с бортовым номером СССР-42322 выполнил заключительный рейс своей воздушной биографии из аэропорта Шереметьево в Ульяновск, чтобы стать там экспонатом музея гражданской авиации.

**Технические данные самолета Ту-104Б.** Экипаж 4-5 человек, число пассажирских мест — 100. Силовая установка: 2 × ТРД РД-3М-500 тягой по 9500 кгс. Длина — 40,06 метра, размах крыла — 34,54 метра, площадь — 183,5 квадратных метра. Масса пустого самолета — 43 320 килограммов, коммерческая нагрузка — 12 тонн, взлетная масса — 78 100 килограммов. Запас топ-

лива — 32 240 литров. Максимальная скорость полета — 1000 километров в час, крейсерская — 800 километров в час. Практический потолок — 11 900 метров. Дальность полета — 2900—4200 километров. Разбег — 2200 метров, пробег — 1450—1850 метров, потребная длина ВПП — 1970—2500 метров, посадочная скорость — 225—250 километров в час.

