

Зарубежная премьера Ту-104 в Великобритании весной 1956 года вызвала небывалый резонанс в мировой печати. Страницы газет тех дней пестрели сообщениями о «большом успехе русских, оставивших позади англичан и американцев» с их неудачной на первых порах «Кометой» и более поздним «Боингом-707». Лондонский успех «сто четвертого» вдохновил туполевцев, и руководство ОКБ стало подумывать о возможности продажи Ту-104 зарубежным авиакомпаниям. Требования последних к самолетам подобной размерности и вместимости, однако, были весьма жесткими. Необходимым условием, в частности, было наличие на борту лайнера, совершающего полеты над водным пространством, четырех двигателей.

Исходя из этого, коллектив ОКБ в 1956 году начал работы по созданию четырехмоторной модификации Ту-104. Для силовой установки нового самолета, получившего обозначение Ту-110, были выбраны турбореактивные двигатели тягой по 5000 кгс, разработанные в ОКБ А. М. Люльки. Их разместили попарно в корневых частях крыла подобно тому, как это сделали коллеги из ОКБ В. М. Мясищева при проектировании дальних бомбардировщиков М-4 и ЗМ. Для увеличения числа пассажирских мест до ста была несколько увеличена длина фюзеляжа и перекомпонованы салоны. В остальном Ту-110 практически не отличался от предшественника, что должно было стать благоприятным фактором при освоении серийного производства многомоторного варианта.

11 марта 1957 года экипаж во главе с летчиком-испытателем Д. В. Зюзиным поднял Ту-110 в первый полет. Испыта-

ния машины проходили без происшествий, однако прогресса в летно-технических характеристиках не отмечалось. Четыре двигателя «сто десятого» в крейсерском полете потребовали топлива больше, чем два РД-3М вдвое большей мощности, применяемых на самолетах Ту-104А. К тому же надежность микулинских моторов не вызывала претензий у Аэрофлота.

К концу шестидесятых годов на зарубежных воздушных линиях появились американские самолеты «Боинг-707» и ДС-8, доработанная английская «Комета», французская «Каравелла». Неудиви-

тельстве штабных самолетов и использовались для выполнения специальных перевозок.

Опыт проектирования Ту-110, однако, не пропал даром. Его удлиненный фюзеляж со стоместной пассажирской кабиной унаследовал самолет Ту-104Б, эксплуатация которого была начата в апреле 1959 года.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ:

Экипаж 5 человек, число пассажирских мест — 100. Силовая установка: 4 × ТРД АЛ-7 тягой по 5 000 кгс. Длина самолета 38,3 м, размах крыла 37,5 м,

САМОЛЕТ

ТУ-110

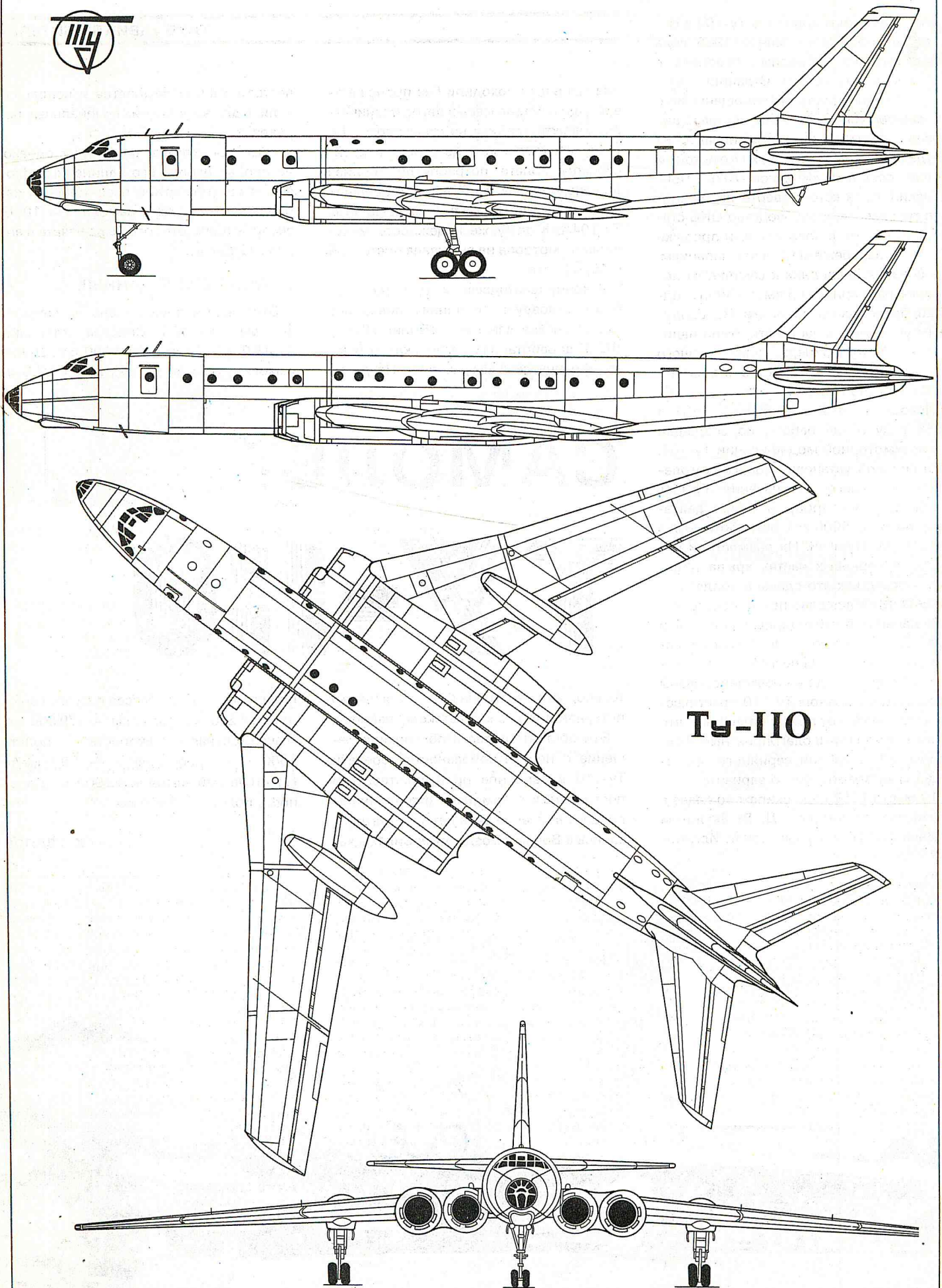
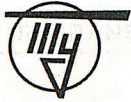
тельно, что иностранные авиакомпании потеряли интерес к советскому лайнеру.

Эти обстоятельства и обусловили решение о нецелесообразности передачи Ту-110 в серийное производство. Три построенных экземпляра этой машины позднее в течение ряда лет эксплуатировались в Военно-Воздушных Силах в ка-

площадь — 182 м². Масса пустого самолета 44 250 кг, взлетная — 79 300 кг. Максимальная скорость полета 1000 км/ч, крейсерская — 890 км/ч. Практический потолок 12 000 м. Дальность полета до 3450 км.

К. УДАЛОВ





Ту-110