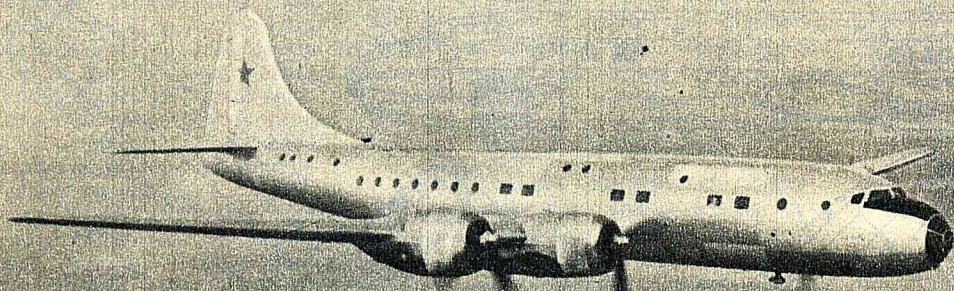


САМОЛЕТ Ту-70



Одновременно с освоением производства бомбардировщика Ту-4 по предложению А. Н. Туполева были развернуты работы по проектированию пассажирского варианта этого самолета, получившего обозначение Ту-70. Он предназначался для перевозки от 48 до 72 человек на расстояние до 5000 км. Таким образом, Ту-70 должен был стать первым в СССР пассажирским лайнером такого класса. Полет предполагалось выполнять на высотах до 10 000 метров, где достигалась наилучшая экономичность (при поршневых авиадвигателях с турбокомпрессорами) и наиболее высокая крейсерская скорость.

Исходя из этого, было принято решение о необходимости проектирования герметичной пассажирской кабины, которая обеспечивала бы необходимые жизненные условия (температуру, давление, влажность) и комфорт на борту самолета. Проектирование гермокабины столь большого объема проводилось в СССР впервые. Несмотря на это конструкторы с честью справились с поставленной задачей. В результате получился авиалайнер, не имеющий себе равных по уровню комфортабельности. В распоряжении пассажиров были гардероб, кухня, холодильники. Первоначальный проект предусматривал компоновку пассажирского салона в классе «люкс» на 48 мест. Впоследствии число пассажиров было увеличено до 72, при этом удобст-

во их размещения не ухудшилось.

Постройка первых экземпляров Ту-4 и Ту-70 велась практически параллельно и завершена была почти на полгода раньше намеченного срока. 27 ноября 1946 года состоялся первый полет Ту-70. Пилотировал лайнер экипаж во главе с Ф. Ф. Опадчим. Всесторонние испытания машины выявили достаточно высокие характеристики. Было признано, что Ту-70 отвечает самым строгим требованиям к большому магистральному пассажирскому самолету. В августе 1947 года состоялась публичная демонстрация самолета на Тушинском авиационном параде. Ту-70 вызвал восхищение зрителей — таких самолетов у нас до тех пор не было.

В 1950 году был выпущен в опытном экземпляре грузовой самолет Ту-75, являвшийся модификацией Ту-70. Внутри его фюзеляжа можно было разместить до 10 тонн различных грузов. Для погрузки и разгрузки использовался большой люк, оборудованный в нижней поверхности хвостовой части фюзеляжа, который закрывался опускающейся рампой-трапом.

Однако наладить серийный выпуск Ту-70 не удалось: заводы были загружены производством бомбардировщиков Ту-4. К тому же не хватало двигателей с турбокомпрессорами. Такая же судьба постигла и созданный в то же время в ОКБ С. В. Ильюшина аналогичный по

назначению самолет Ил-18. Считалось, что в то время еще не созрела необходимость иметь в Гражданском Воздушном Флоте самолеты такого класса. С перевозками пассажиров успешно справлялись менее вместительные тихоходные Ли-2 и Ил-12. Однако опыт проектирования и постройки как Ту-70, так и Ил-18 пригодился несколькими годами позже, когда с появлением мощных и достаточно экономичных газотурбинных двигателей производство вместительных скоростных высотных комфортабельных пассажирских лайнеров стало реальностью.

Технические характеристики самолета Ту-70. Силовая установка: 4 поршневых двигателя АШ-73ТК с турбокомпрессорами ТК-19 взлетной мощностью по 2400 л. с. Число пассажирских мест — 72, экипаж — 6—8 человек. Длина самолета 35,4 м, размах крыла 44,25 м, площадь — 166,1 м². Масса пустого самолета 38 290 кг, взлетная — 51,4—60 тонн, запас топлива до 14 900 кг. Максимальная скорость полета: у земли 424 км/ч, на высоте 9 000 м — 568 км/ч. Время набора высоты 5000 м 21,2 минуты, практический потолок 11 000 м. Дальность полета — до 5 000 км. Длина разбега 670 м, пробега — 600 м.

К. УДАЛОВ.

Рисунок В. КЛИМОВА.

Ту-70

