

Николай Якубович

НЕИЗВЕСТНЫЙ ТУ-114

АВИАЛАЙНЕР, УДИВИВШИЙ АМЕРИКУ

ЯУА

МОСКВА
2026

Якубович, Николай Васильевич.

Я49 **Неизвестный Ту-114. Авиалайнер, удививший Америку / Николай Якубович.** — Москва : Яуза-пресс, 2026. — 128 с.

ISBN 978-5-9955-1267-7

Самолет Ту-114 создавался в сложных условиях холодной войны и был необходим стране как воздух, чтобы в очередной раз продемонстрировать миру заботу о советском человеке и миролюбивую политику социалистического государства.

Трудность создания столь сложной машины с межконтинентальной дальностью полета заключалась в том, что в ней реализовали самые передовые на тот момент технологии, освоенные в нашей стране спустя десять лет после Великой войны, опустошившей ее, но не лишившей энтузиазма инженеров, техников, рабочих, участвовавших в создании Ту-114.

Этот самолет связал континенты, разделенные океанами, помог кубинцам отстоять свою независимость и был снят с эксплуатации, когда ему на замену пришел более совершенный авиалайнер Ил-62М.

Казалось бы, благодарные потомки должны были навечно сохранить память об этом этапном авиалайнере, но бизнес ради наживы уничтожил символ аэропорта Домодедово. Сегодня этот авиалайнер в единственном экземпляре россияне могут лицезреть лишь на стоянке Центрального музея ВВС. Все остальное уничтожено, и эта книга призвана напомнить гражданам РФ о прошлом величии отечественной авиационной промышленности.

**УДК 623.746.3(47+57)
ББК 68.53(2)**

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	4
Глава 1	
Самолет спецназначения	6
Глава 2	
Поддержка Хрущева	19
Глава 3	
Самолеты-аналоги	49
Глава 4	
Самолет военного времени.....	55
Глава 5	
На линиях Аэрофлота.....	61
Глава 6	
Краткое техническое описание Ту-114	94
Глава 7	
Самолеты разведки и целеуказания	108
Условные обозначения и сокращения	124
Источники информации	125

Предисловие

Вскоре после Второй мировой войны Советский Союз и США вступили не только в гонку вооружений, но и в негласное соревнование в области авиационной техники, считавшейся в те годы вершиной технического прогресса. Естественно, каждый хотел быть впереди, и на этом фоне все средства были хороши. В те годы для советских авиаконструкторов были важны не столько экономические параметры, сколько политическая реакция на международной арене. Особенно это было заметно на примере самолетов ОКБ-156 Андрея Николаевича Туполева.

До войны под его руководством были созданы ПС-9 и АНТ-14 на базе бомбардировщиков ТБ-1 и ТБ-3, после — первый советский реактивный авиалайнер Ту-104, в основу которого положили бомбардировщик Ту-16. Этот путь позволял в ущерб экономическим характеристикам ускорить создание гражданской авиатехники. По нему и пошли в Советском Союзе создатели первых межконтинентальных пассажирских самолетов.

Сегодня очень сложно ответить на вопрос: кто был инициатором создания трансконтинентальных авиалайнеров: Политбюро в лице Н. С. Хрущева, министр авиационной промышленности или главные конструкторы опытных конструкторских бюро? К сожалению, в документах найти ответ на этот вопрос можно лишь в воспоминаниях Н. С. Хрущева, когда он увидел, на каких шикарных самолетах прилетели в Женеву на совещание главы правительств четырех держав. Самым шикарным авиалайнером оказался Боинг-707, на котором прибыл президент США, а у главы советской делегации, самой крупной страны в этом мире — скромный Ил-14П.

После возвращения из Женевы итогом размышления в Правительстве стало подписание 12 августа 1955 года двух совместных Постановлений ЦК КПСС и Совета Министров СССР о разработке сразу трех пассажирских машин: в ОКБ-23 под руководством В. М. Мясищева самолета М-4П на базе стратегического бомбардировщика М-4 с ТРД и в ОКБ-156 под руководством А. Н. Туполева авиалайнера Ту-116 для спецпассажиров — первых лиц советского государства, и Ту-114 — для обычных граждан страны на основе стратегического

бомбардировщика Ту-95М с турбовинтовыми двигателями.

Следует напомнить читателю, что до Второй мировой войны в Советском Союзе не испытывали нужды в межконтинентальных авиалайнерах. Так, после войны в ОКБ А. Н. Туполева разработали пассажирский четырехмоторный самолет Ту-70, а в ОКБ С. В. Ильюшина — Ил-18 с поршневыми двигателями. Но они оказались невостребованы. Единственными странами, очень нуждавшимися в те годы в подобных самолетах, были Великобритания и США. Первоначально для этих целей применяли гидросамолеты, но в годы войны появился военно-транспортный самолет С-69, соединивший побережья Англии и Америки. Эта машина и стала основой для самого шикарного послевоенного пассажирского самолета с поршневыми двигателями «Супер Констеллейшен».

После войны в Советском Союзе ситуация изменилась после прихода к руководству страны Н. С. Хрущева. Повернувшись лицом к народу, Никита Сергеевич приступил, несмотря на экономические трудности, к массовому жилищному строительству и развитию транспортной инфраструктуры страны. Поэтому предложения отечественных авиаконструкторов по созданию современных авиалайнеров нашли поддержку Первого секретаря ЦК КПСС. В их число попал и авиалайнер Ту-114.

Как сказано выше, основой для героя этой книги, самолета Ту-114 стал бомбардировщик Ту-95М, самолет, в котором совместили несовместимое — турбовинтовые двигатели и крыло стреловидностью по передней кромке 35°. Это наследство для Ту-114 вышло боком: заметно снизилась весовая отдача по коммерческой и полезной нагрузке, непомерно возрос уровень шума, как в салоне, так и на местности, взлетные характеристики достигли своего предела.

Но в те годы выхода не было, поскольку кроме достаточно «прожорливого» турбореактивного двигателя АМ-3 моторостроители могли предложить лишь турбовинтовой НК-12. О двухконтурных ТРД речь тогда не шла.

В отечественных СМИ можно услышать разные мнения о Ту-114, однако следует учитывать, в те годы добиться столь

огромной дальности полета можно было только благодаря применению турбовинтовых двигателей.

Надо сказать, что за рубежом такой вариант тоже рассматривался. Глядя на схему самолета ХВ-55 (модель 474) компании «Боинг», нельзя не заметить сходство с Ту-95, разве что размерность другая. В частности, крыло имело угол стреловидности на 10° меньше. После углубленных исследований в США от турбовинтового двигателя для межконтинентальных скоростных самолетов отказались, а мы пошли «вперед».

В ходе проектирования Ту-114 из-за очень жестких сроков создания машины о ее экономике не думали. Главное было сделать быстро и «прогнать на весь мир» и это удалось. Но если учесть, что от первого испытательного полета прошло

четыре года, то вполне можно было потратить несколько лет например на разработку более легкого крыла умеренной стреловидности и, как следствие, меньшей площади. Но этого не произошло.

В процессе работы над книгой пришлось разбираться с рядом загадок. Порожденных ошибками, как в документах, так и в различных публикациях. В частности, это касается самолета Ту-116.

Книга написана преимущественно на основе документов Российского государственного архива экономики с использованием фотографий музея Внуковского авиапредприятия, архива Научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского, А. М. Бритикова и личного архива автора. Автор выражает благодарность **С. Д. Кузнецову** за помощь, оказанную при подготовке рукописи.

Глава 1

Самолет спецназначения

Сегодня можно по-разному относиться к Н. С. Хрущеву, но важно отметить, что после его прихода к власти в стране стали происходить невиданные ранее преобразования от массового строительства жилья до активного диалога с зарубежными странами, включая США, и направленного на мирное существование и отказ от холодной войны. Это, в свою очередь привело к необходимости создания дальнемагистральных пассажирских самолетов, способных перевозить как обычных пассажиров, так и членов Правительства через океаны.

В те годы для советских конструкторов были важны не столько экономические параметры летательных аппаратов, сколько политические. Поэтому появились предложения по созданию авиалайнеров на базе военных машин. В. М. Мясищев предложил проекты М-26 на основе бомбардировщика М-4 и М-4П с двигателями ВД-7, разработку которого прекратили в конце 1955 года.

А. Н. Туполев для межконтинентального пассажирского самолета использовал узлы и агрегаты Ту-95, отличавшегося благодаря турбовинтовым двигателям значительно большей экономичностью и, как следствие, большей дальностью. Потребность в подобной машине, особенно если учесть огромные просторы отечества (Хрущев в отличие от Сталина старался как можно чаще знакомиться с жизнью страны, особенно в ее отдаленных уголках), была очень велика, и на первых порах в ОКБ-156 разработали пассажирский вариант скоростного бомбардировщика для, как теперь говорят, ВИП-персон. Основанием для этого стало совместное ЦК КПСС и Совета Министров СССР Постановление от 12 августа 1955 года № 1496–835.

Этим же документом обязали ОКБ-156 проработать вариант по переоборудованию части самолетов Ту-95 в

**Самолет «Супер
Констеллейшен»**





Прибытие советской партийно-правительственной делегации на самолетах Ил-14П в Женеву. 1955 г.

десантно-транспортный вариант Ту-95ДТ, но эта задумка так и осталась на бумаге.

Разработка самолета специального назначения, предназначенного для перевозки до 20 пассажиров на расстояние 7000–8000 км со скоростью 750 км/ч первоначально велась как пассажирский вариант бомбардировщика — Ту-95П, но в соответствии с приказом Министерства авиационной промышленности (МАП) № 607 от 10 сентября самолет получил обозначение Ту-116. По большому счету эта машина разрабатывалась как дублер будущего авиалайнера Ту-114.

Найти в архивах документальное обоснование причины создания этого самолета не представляется возможным, но сохранились воспоминания Первого секретаря ЦК КПСС Н. С. Хрущева. Дело в том, что с 18 по 23 июля 1955 года в Женеве проходило совещание глав правительств четырех держав: Англии, СССР, США и Франции, куда и прибыла советская делегация на самолетах Ил-14П из состава авиационной бригады особого назначения. Ил-14П на тот момент считался самым комфортабельным отечественным пассажирским самолетом. Однако для визитов правительственных делегаций, тем более с первыми лицами государства на борту, Ил-14П был явно не престижным.



Подфюзеляжный трап самолета Ту-116



Ту-116 на заводских испытаниях

Лучшего самолета тогда не было, поскольку Ту-104, способный удивить мир, совершил первый полет за день до открытия совещания в Женеве.

«Приехали в Женеву, — вспоминал Никита Сергеевич. — Самое прибытие нас на ее аэродром выглядело не совсем выгодным для нас. Делегации США, Англии и Франции прилетели на четырехмоторных самолетах. И это выглядело внушительно. Мы же прилетели скромно, на двухмоторном

Ил-14. Это, если можно так выразиться, несколько принижало солидность нашей делегации, ибо наш самолет не свидетельствовал о высоком уровне развития советской авиационной техники. Западные лидеры тут явно подавляли нас, особенно США: Эйзенхауэр прилетел на великолепном четырехмоторном самолете».

Вернувшись домой, Хрущев поставил вопрос о создании современного правительственного самолета и после обсуждения его

**На с. 9:
первый экземпляр
Ту-116 СССР-76462
в экспозиции
Ульяновского му-
зея гражданской
авиации. Фото
Н. Якубовича**



**Левые силовые
установки само-
лета Ту-116. Фото
Н. Якубовича**



**На с. 11–12:
второй экземпляр
Ту-116 СССР-76463
на государственных
испытаниях
в НИИ ВВС**

в Министерстве авиационной промышленности 12 августа было подписано упомянутое выше Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР.

Надо отметить, что согласно одной из версий этот самолет создавался в двух экземплярах в качестве вынужденной меры. Из общения с лицами, причастными к созданию и испытанию этих машин, автору известно, что предназначались они для доставки советской партийно-правительственной делегации на одну из сессий Генеральной Ассамблеи ООН. При этом один самолет изготовили для Н. С. Хрущева, а второй — для Председателя Совета Министров СССР Н. А. Булганина. Но документального подтверждения этому автор не встречал.

В 1956 году 28 марта было подписано уточняющее Постановление Правительства № 424–261 о создании самолета для высокопоставленных пассажиров, но его полное содержание автору не известно. Эскизный проект рассматривался в апреле того же, 1956, года, а в октябре был утвержден его макет.

Первый экземпляр Ту-116, построили в апреле 1957 года на авиационном заводе № 18 в Куйбышеве (Самара). Внешне

самолет отличался от бомбардировщика наличием окон на обоих бортах хвостовой части фюзеляжа и отсутствием вооружения.

После облета первого экземпляра машины (заводской № 7801) летчиками-испытателями серийного завода самолет перелетел на летно-испытательную и доводочную базу ОКБ-156 для предварительной отработки высотного и прочего оборудования пассажирской кабины. 4 октября того же года машину вернули в Куйбышев для доработок и доводок согласно мероприятиям по устранению недостатков Ту-95 и доделок в соответствии с решением макетной комиссии. В декабре Ту-116 опять перелетел в Москву для окончания заводских испытаний и предъявления его в НИИ ВВС. Ведущим летчиком-испытателем на этапе заводских испытаний, видимо, был Герой Советского Союза Н. Н. Харитонов, в недавнем прошлом командир полка самолетов Ту-95. В ходе заводских испытаний на машине № 7801 (командир Н. Н. Харитонов) был выполнен беспосадочный полет от Москвы до озера Байкал и обратно протяженностью 9600 км, со средней скоростью 740 км/ч. После завершения заводских испытаний самолет № 7801, зарегистрированный как

**Хвостовая часть
самолета Ту-116.
Фото Н. Якубовича**





СССР-76462, передали в 409-й тяжелый бомбардировочный авиаполк, дислоцировавшийся на Украине в Узине (Белая Церковь), где он и прослужил до начала 1990-х.

Практически все агрегаты нового самолета заимствовали от Ту-95М, включая пилотажно-навигационное оборудование. Сохранили даже верхний блистер, но отказались от ленточного транспортера (эскалатора) для аварийного покидания экипажем самолета-бомбардировщика, как и от спасательных парашютов.

В связи с отказом от оборонительного вооружения место кормовой артиллерийской установки закрыли обтекателем — коком.

Без изменений остались передняя кабина экипажа, центроплан крыла, мотоотсеки и гондолы для уборки основных опор шасси, отъемные части крыла, вертикальное и горизонтальное оперение, шасси и хвостовая пята.

Машину сначала комплектовали двигателями НК-12, а затем НК-12МВ с механизмами автофлюгирования лопастей воздушных винтов.

Доработке подвергли хвостовую часть фюзеляжа, зашив грузовой люк и отказавшись от заднего топливного бака. В результате в шести оставшихся мягких баках запас

горючего сократился до 82 320 литров. При этом нормальный запас топлива (по поплавкам) составил 77 800 литров. Предусмотрели возможность аварийного слива горючего.

В хвостовой части фюзеляжа расположили два пассажирских салона с круглыми окнами общим объемом 70,5 кубических метров и длиной 13,55 метра, рассчитанных на девять спецпассажиров каждый. Пассажирские кабины вентиляционного типа с поддержанием давления, соответствующего земному до высоты 5200 метров и его снижением с постоянным перепадом 0,5 кг/см² при дальнейшем наборе высоты. Отбор воздуха для системы наддува кабин осуществлялся от девятых ступеней компрессоров двигателей.

Пол пассажирского отсека был легкосъемным и под ним находилось спасательное оборудование. Сверху пол был покрыт коврами

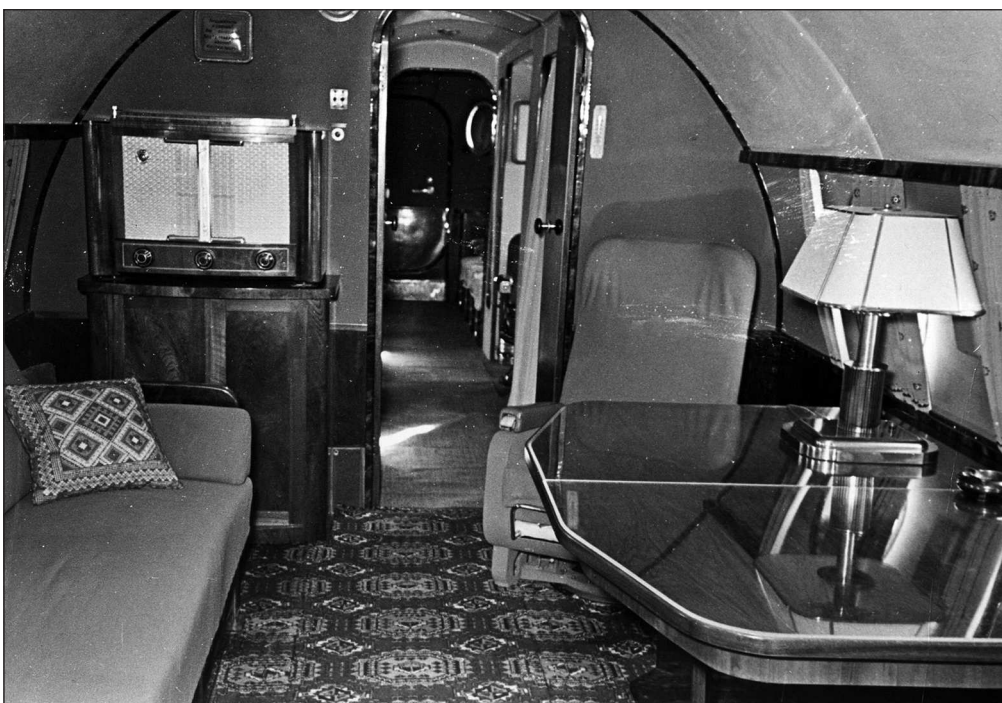
В герметичном отсеке расположили также кухню, туалеты и места для обслуживающего персонала.

Вход и выход пассажиров осуществлялся через дверь в днище в районе 62-го шпангоута и по опускаемому с помощью пневмоприводов трапу между шпангоутами № 65 и № 76. В аварийной ситуации трап опускаться от системы нейтрального газа (азота)





Передний салон самолета Ту-116 СССР-76463



Задний салон самолета Ту-116 СССР-76463. Слева видна радиолы «Мир». За дверью — кухня и места сопровождающих лиц