

60 лет



первому регулярному
пассажирскому рейсу
самолета Ту-104

Технические характеристики самолета Ту-104



Основные данные серийного самолета Ту-104Б с ТРД типа РД-3М-500 с максимальной взлетной тягой 9500 кгс

длина самолета	40,06 м;
размах крыла	34,54 м;
высота самолета	11,9 м;
площадь крыла	183,5 кв.м;
взлетная масса	78100 кг;
коммерческая нагрузка	12000 кг;
крейсерская скорость полета	750-800 км/ч;
высота полета	10000 - 12000 м;
дальность полета с платной нагрузкой 12000 кг	2120 км;
дальность полета при полном запасе топлива и платной нагрузке 8150 кг	2750 км;
количество пассажиров	100 чел;
экипаж	4-5 чел.



Андрей Николаевич Туполев (1888 - 1972)

Авиаконструктор,
генерал-полковник-инженер,
доктор технических наук.

Академик АН СССР (1953). Герой
Труда (1926). Трижды Герой
Социалистического Труда (1945, 1957,
1972). Заслуженный деятель науки
РСФСР (1947). Лауреат Ленинской
премии (1957), четырёх Сталинских
премий (1943, 1948, 1949, 1952) и
Государственной премии СССР (1972)

Под руководством Туполева
спроектировано свыше 100 типов
самолётов, 70 из которых строились
серийно. На его самолётах
установлено 78 мировых рекордов,
выполнено около 30 выдающихся
перелётов.



**Главный конструктор
Дмитрий Сергеевич Марков
(1905 - 1992)**

**Авиаконструктор, Герой
Социалистического Труда
Лауреат Ленинской премии и
Сталинской премии первой степени.**

Он возглавил создание самолёта Ту-16 и его модификаций, в том числе Ту-104, затем Ту-124, Ту-134, Ту-154, вплоть до Ту-204, работу над которыми он прекратил за 3 месяца до своей кончины.

За более чем 65 лет конструкторской деятельности с его участием создано около 90 типов самолётов и их модификаций.



**Семён Фёдорович Жаворонков
(1899 - 1967)**

**Маршал авиации. Командующий
авиацией Военно-Морского Флота в
1939-1946 годах.**

**в 1949-1957 гг. начальник Главного
управления ГВФ (Гражданского
воздушного флота).**

**При его непосредственном
руководстве осуществлялось освоение
гражданскими летчиками и введение
в эксплуатацию самолета Ту-104**

Пётр Васильевич Дементьев (1907-1977)

Министр авиационной промышленности СССР, генерал-полковник-инженер. Дважды Герой Социалистического Труда

С 1946 г. – Министр авиационной промышленности СССР, с 1957 г.

Председатель Государственного комитета Совета министров СССР по авиационной технике - министр СССР, с 1963 г. Председатель

Государственного комитета по авиационной технике СССР, с 1965 г.

вновь Министр авиационной промышленности СССР





**Константин Петрович Сапёлкин
(1918 -)**

**советский лётчик-испытатель,
пилот ГВФ**

Участвовал в Великой Отечественной войне. Войну окончил в Берлине в звании лейтенанта. Затем в числе первых осваивал и испытывал реактивные Ту-104, Ту-114 и Ил-62.

Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны 2-й и 1-й степеней, а также медалями.

Именем Константина Сапёлкина назван самолёт SSJ 100 с регистрационным номером RA-89057

Евгений Петрович Барабаш (1923-1992)

**советский лётчик, пионер освоения
реактивной техники, заслуженный пилот
СССР**



Участник Великой Отечественной войны. За время участия в боевых действиях совершил 1.323 боевых вылета (с налётом 2.310 часов), перевёз около 8.000 кг боеприпасов, около 2.500 кг горючего, около 600 кг продовольствия, более 6.000 кг прочего военного груза и около 50 человек. В сентябре 1945 года окончил Курсы высшей лётной подготовки ГВФ.

С марта 1956 года работал в 200-м авиаотряде (в аэропорту Внуково), был в нём командиром авиаэскадрильи, заместителем командира и командиром отряда. Освоил самолёты Ту-104 и Ил-18. 15 сентября 1956 года совершил первый в стране регулярный рейс на реактивном пассажирском самолёте.

Награды: два ордена Отечественной войны 2-й степени, орден Трудового Красного Знамени, орден Красной Звезды, орден «Знак Почёта» медаль «За отвагу»



Борис Павлович Бугаев (1923 - 2007)

Главный маршал авиации, Министр гражданской авиации СССР

Участник Великой Отечественной войны. В 1943-1947 г.г. командир звена 215-го авиаотряда. Во время Великой Отечественной войны выполнял задания Центрального штаба партизанского движения Украины.

В 1947-1948 годах обучался в лётном центре Гражданского воздушного флота и в школе высшей лётной подготовки.

В 1948-1957 годах — командир воздушного судна, пилот-инструктор в аэропорту Внуково. С 1951 года прокладывал первые дальние трассы для «Аэрофлота» во многие страны, в том числе в Англию, США, Индию, Индонезию, на Кубу.

С 1957 года командир отряда особого назначения гражданской авиации. Выполнял специальные полёты по заданию правительства. Принимал участие в освоении реактивной техники.

С 1970 года по 1987 год – Министр гражданской авиации СССР

Награды: Герой Социалистического Труда, пять орденов Ленина, орден Октябрьской Революции, два ордена Красного Знамени, орден Отечественной войны 1-й степени, орден Красной Звезды, орден «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени, орден «Знак Почёта», Ленинская премия, Государственная премия СССР, Заслуженный пилот СССР





Гарольд Дмитриевич Кузнецов (1923-1958)

**советский лётчик, командир экипажа Ту-104А,
потерпевшего катастрофу 17 октября 1958 года**

17 октября 1958 года Ту-104А, управляемый экипажем Гарольда Кузнецова, выполнял рейс Пекин-Омск-Москва. По причине плохой погоды в Москве и на запасном аэродроме Горький диспетчер приказал разворачиваться и следовать в пригодный для посадки Свердловск. Во время разворота на высоте 10 000 метров самолёт попал в зону сильной турбулентности, и произошёл «подхват» - самопроизвольное, не контролируемое экипажем увеличение угла тангажа. Самолёт ушел с эшелона вверх, набрав дополнительно до двух километров высоты, потерял скорость, свалился на крыло и вошёл в штопор. Ранее по этой же причине уже потерпело катастрофу несколько Ту-104.

В возникшей ситуации экипаж сделал всё возможное для спасения самолёта, но нехватка хода руля высоты не позволила вывести машину в горизонтальный полёт. Даже когда стало понятно, что самолёт обречён, командир экипажа Гарольд Кузнецов продолжал без паники, чётко комментировать всё происходящее и приказал бортрадисту транслировать его слова на землю. Самолёт упал в Вурнарском районе Чувашии. Погибли 71 пассажир и 9 членов экипажа.

Благодаря полученной с борта самолёта информации причины катастрофы были определены, и в конструкцию лайнера были внесены необходимые изменения (было принято решение ограничить эшелоны полётов самолётов Ту-104 до 9000 м, уменьшить допустимую предельно заднюю центровку, расширить диапазон углов отклонения руля высоты и уменьшить угол установки стабилизатора), что исключило подобные случаи в дальнейшем.

Гарольд Кузнецов похоронен в 1958 году на Донском кладбище в Москве.

Период эксплуатации:

Начало – 1956 год

Конец – 1979 год

Было выпущено 200 самолетов



Базировался в аэропортах:

Внуково

Домодедово

Шереметьево

Иркутск

Хабаровск

Ленинград

Новосибирск

Ташкент

Тбилиси

Одесса

Регулярный пассажирский рейс Москва - Хабаровск



Поезд Москва – Хабаровск: 6 дней 8 часов = **152 часа**

Самолет Ил-14: 5 промежуточных посадок, **28 часов (36 мест Ил-14М)**

Самолет Ту-104: 2 промежуточные посадки, **11 часов (100 мест)**

Ту-104 стал на длительное время одним из основных пассажирских самолетов **Аэрофлота**: например, в **1960** году на **Ту-104** была выполнена треть пассажирских авиационных перевозок в **СССР**.

Всего за **23** года эксплуатации парк самолетов **Ту-104** перевез около **100 000 000** пассажиров, проведя в воздухе **2 000 000** летных часов и выполнив **600 000** полетов.



Последний полет самолет **Ту-104** совершил **11 ноября 1986** года, когда одна из сохранившихся в летном состоянии машин перегонялась на вечную стоянку в **Ульяновск** в **Музей ГВФ**.