

Иркутская история. 60 лет назад на Иркутском авиазаводе прекращено строительство торпедоносцев Ту-14

К концу 1953 года на заводе N 39 (ныне Иркутский авиационный завод) было прекращено строительство торпедоносцев Ту-14.

Работа над созданием Ту-14 (первоначально, проект «73») была начата в ОКБ Туполева в январе 1947 года. Советский бомбардировщик Ту-14 впервые в мире использовал три турбореактивных двигателя — два основных и один вспомогательный. Использование турбореактивных двигателей для бомбардировщиков была самой актуальной задачей в послевоенные годы, так как на вооружение передовых капиталистических стран поступили реактивные истребители, перед которыми старые бомбардировщики были беспомощны.

Двигатели были произведены в Великобритании фирмой "Роллс-Ройс". Чуть позже советская промышленность освоила на основе упомянутых английских двигателей выпуск аналогичных силовых установок. В ходе работ над Ту-14 было принято решение о снятии третьего вспомогательного двигателя. На его месте была оборудована ещё одна гермокабина.

Разработка Ту-14 шла в условиях жесткой конкуренции с ОКБ Ильюшина, спроектировавшим в то же время самолёт Ил-28, существенно превосходивший Ту-14. Так, Ил-28 имел скорость выше на 57 километров в час, потолок выше на 1300 метров, вдвое большую скороподъемность.

Ввиду разгоравшейся холодной войны и высокого авторитета обоих конструкторов, на вооружение были приняты оба самолета. Этот неожиданный шаг многие воспринимали как необдуманный и популистский.

Ту-14 оказался прост в пилотировании и обладал хорошей устойчивостью. Бомбоотсек Ту-14 обеспечивал подвеску тепловых торпед, предназначенных для применения как с малых, так и больших высот, и авиационных мин.

Сухопутная авиация сразу взяла курс на использование Ил-28. Ту-14 эксплуатировался исключительно в морской авиации в качестве базового торпедоносца и разведчика.

Всего на Иркутском авиазаводе было построено 147 самолетов Ту-14. Они эксплуатировались до 1957 года, после чего были переведены в резерв. Ил-28 всего на пару лет пережил своего соперника.



Самолёт Ту-14Т имел фюзеляж типа полумонокок, с двумя гермокабинами для экипажа и оборудования. Крылья — трапецевидные, кессонной конструкции, оснащённые четырехсекционными взлётно-посадочными щитками. Шасси трехточечное с убирающимся назад по полёту колёсами и дополнительной хвостовой предохранительной опорой.

Самолёт Ту-14 имел развитую и чрезвычайно энергоёмкую противообледенительную систему, аппаратуру для посадки по приборам, систему опознавания, сравнительно мощный для своего времени комплекс пилотажно-навигационного оборудования.

Длина самолета - 22 метра, взлетная масса - 26 тонн. Максимальная скорость - 845 километров в час. Потолок - 11 300 метров.

Автор: Лера Крышкина © Babr24.com НАУКА И ТЕХНИКА, ИРКУТСК 👁 6803 16.11.2013, 23:40 📌 988

URL: <https://babr24.com/?ADE=120701> Bytes: 2709 / 2652 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:



Автор текста: **Лера Крышкина**, журналист.

На сайте опубликовано **2246** текстов этого автора.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot

Эл.почта:

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта:

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта:

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта:

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта:

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта:

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта:

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта:

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта:

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)