



МУНИЦИПАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ
ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ БИБЛИОТЕЧНАЯ СИСТЕМА г. ТАГАНРОГА
ЦЕНТРАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ ПУБЛИЧНАЯ БИБЛИОТЕКА ИМЕНИ А. П. ЧЕХОВА



ЦЕНТР ПРАВОВОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

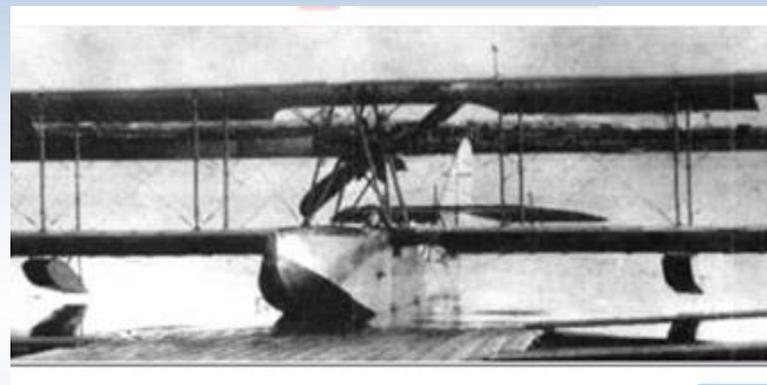
Имя на все времена

«Нужно помнить свою историю и людей, с любовью ее делавших».

02.09.1972. А. Туполев

Таганрог, 2022

До революции, начиная с 1909 г., русские авиаконструкторы создали немало прекрасных конструкций. Такие машины, построенные в предвоенные годы, как четырехмоторный гигант Первой мировой войны бомбардировщик «Илья Муромец» или летающие лодки М-5 и М-9, были в ряду лучших мировых образцов. Практически все отечественные самолеты были деревянными. Даже «Илья Муромец» конструкции И. И. Сикорского строился из древесины, в основном импортной — орегонской сосны.



Русский витязь «Илья Муромец»

Уже в самом начале конструкторского пути Туполев, высоко оценив свойства «крылатого металла» — алюминия, целенаправленно добивался применения алюминиевых сплавов в конструкциях будущих самолетов.

С первых дней советской власти партия и правительство уделяли много внимания организации и развитию научно – технических исследований, привлекая к решению насущных проблем видных русских ученых.

В течение 1918 – 1920 гг. в исключительно тяжелых условиях хозяйственной разрухи создаются несколько новых научных институтов и лабораторий, среди которых ЦАГИ, Автомоторный, Теплотехнический институт, электротехнический факультет при МВТУ и другие.



Строительство ЦАГИ

Профессор Н. Е. Жуковский представил утверждению на СНХ проект создания Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) для проведения теоретических и экспериментальных работ в области авиационной техники.

Днём основания ЦАГИ - Центрального аэрогидродинамического института считается 1 декабря 1918 года

Институт возглавил Н.Е.Жуковский (председатель коллегии), а его первым помощником и одновременно начальником авиационного отдела стал А.Н. Туполев. Он сразу взял в свои руки организацию Института, претворяя в жизнь идеи Н.Е.Жуковкого.

В 1920–1930-е годы Андрей Николаевич активно участвовал в строительстве новых корпусов для отделов ЦАГИ — авиации, гидроавиации и опытного строительства (АГОС) и конструкторского отдела сектора опытного строительства (КОСОС), известного здания на набережной Яузы, названной сегодня его именем. Именно он был подлинным инициатором создания целого авиационного квартала неподалеку от стен МВТУ [1], обосновавшим перед правительством необходимость создания этих подразделений и добившимся выделения фондов и средств.



г.Жуковский. ЦАГИ

Так, в одном из писем из ЦАГИ в правительство (ВСНХ), хранящемся в музее Н. Е. Жуковского, все основные размеры названных зданий и внутренних помещений вписаны лично Туполевым.

Именно тогда по прямому указанию В .И. Ленина было издано постановление о создании Научно-технического отдела при Высшем совете народного хозяйства.

ЦАГИ объединил вокруг себя ряд крупных ученых и конструкторов (Б. Н. Юрьев, А. Н. Туполев, Н. Н. Красовски, В. А. Архангельский и другие).



А. Н. Туполев



В. А. Архангельский



И. И. Погосский



В .М. Петляков

В 1918-1936 гг. А.Н.Туполев являлся членом коллегии и заместителем начальника ЦАГИ по опытному цельнометаллическому самолётостроению. В октябре 1922 года при Центральном аэрогидродинамическом институте усилиями Андрея Николаевича Туполева создается Комиссия по металлическому самолетостроению – прообраз будущего туполевского ОКБ. Конструкторское бюро Андрея Туполева создает самые быстрые и мощные самолеты. С этого времени в системе ЦАГИ начало действовать сформированное и возглавляемое им опытное КБ по проектированию и производству цельнометаллических самолётов различных классов.

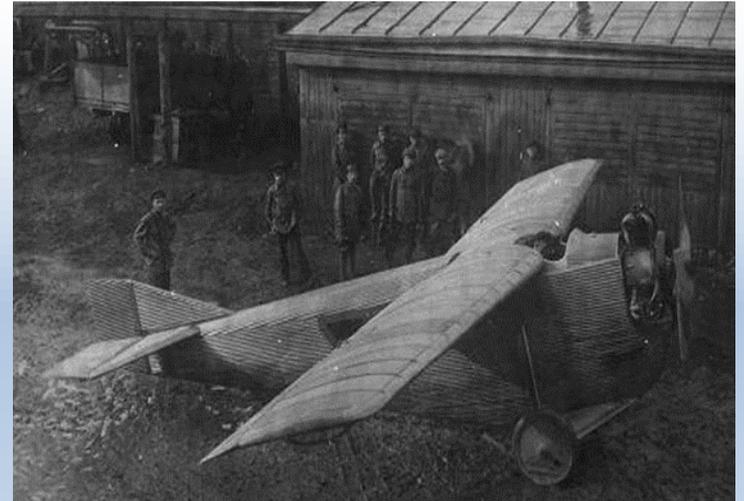
В январе 1921 года по инициативе А. Н. Туполева его авиационный отдел приступил к разработке своего первого самолета: одноместного спортивного самолета. К августу 1923 года туполевский самолет был закончен. АНТ-1 стал первым отечественным монопланом со свободонесущим крылом и рядом деталей из кольчугалюминия. Самолет с мотором 35 л.имел массу всего 360 кг и развивал скорость до 125 км/ч.



Этот самолет , явился той точкой отсчета, с которой, фактически, началось вхождение в мир авиации Туполева и его команды.

Уже в 1922—1923 гг. вместо полностью деревянных началось строительство самолетов смешанной конструкции

Первый советский цельнометаллический самолет из кольчугалюминия был также построен Туполевым в 1924 г. АНТ-2 с массой 835 кг и с мотором 100 л. с. развивал скорость до 170 км/ч.





Здание КБ на углу набережной Яузы и улицы Радио. Из собрания М.Саукке



Октябрь 1922 года считается началом деятельности опытно-конструкторского бюро А.Н.Туполева. При Центральном аэрогидродинамическом институте усилиями Андрея Николаевича Туполева создается Комиссия по металлическому самолетостроению – прообраз будущего туполевского ОКБ.

Коллектив ОКБ под руководством Андрея Николаевича решал сложнейшие конструкторские и технологические задачи для производства различных образцов авиационной техники, планомерно наращивал свой творческий и профессиональный потенциал, выводя отечественное самолетостроение на мировой уровень. Имена многих сотрудников вместе с именем Андрея Николаевича навечно записаны в анналы мировой авиации.

Только через четверть века это начало получило официальное подтверждение. 12 августа 1947 года был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении ОКБ А. Н. Туполева (завода № 156) орденом Ленина в связи с его 25-летием.

В 30–40-е гг. от ЦАГИ отделились ЦИАМ (1930 г.), ВИАМ (1932 г.), ЛИИ (1941 г.), ОКБ А.Н. Туполева (1936 г.), СибНИА (1946 г.) и ряд других, впоследствии всемирно известных организаций.

В 1932 году, 1 января, был введен в действие завод опытных конструкций (ЗОК № 156) ЦАГИ, а ОКБ Туполева, называвшееся с мая 1932 года конструкторским отделом сектора опытного строительства (КОСОС), переехало в новое здание ЦАГИ, построенное по проекту с участием братьев Весниных. Это интересное здание, находящееся на правом берегу Яузы, на набережной академика Туполева, отмечено мемориальной доской (скульптор В. Е. Матросов), установленной в 1975 году.

К 1935 году сложилась стройная структура проектных подразделений конструкторского бюро с четким разделением работ по разным направлениям. В строительстве этих зданий Андрей Николаевич практически ежедневно принимал деятельное участие.





В Советском Союзе в 1922г. впервые получен легкий и прочный суперсплав – кольчугалюминий. И именно из него, полностью построен второй самолет Туполева, ставший первым полностью выполненным из металла. АНТ-2 впервые оторвался от взлетной полосы 26 мая 1924г. Он с честью выдержал летные испытания, после чего передан в главное управление рабоче-крестьянского красного воздушного флота.



В начале 1924г. ОКБ Туполева получает задание на разработку самолета АНТ-3. В июле 1925г. готов первый экземпляр АНТ-3. Летом 1926г. летчики Громов и Радзевич на одном из них выполнили перелет по маршруту Москва – Берлин – Париж – Вена – Прага – Варшава – Москва за тридцать четыре часа. Протяженность маршрута составила 7150 км.

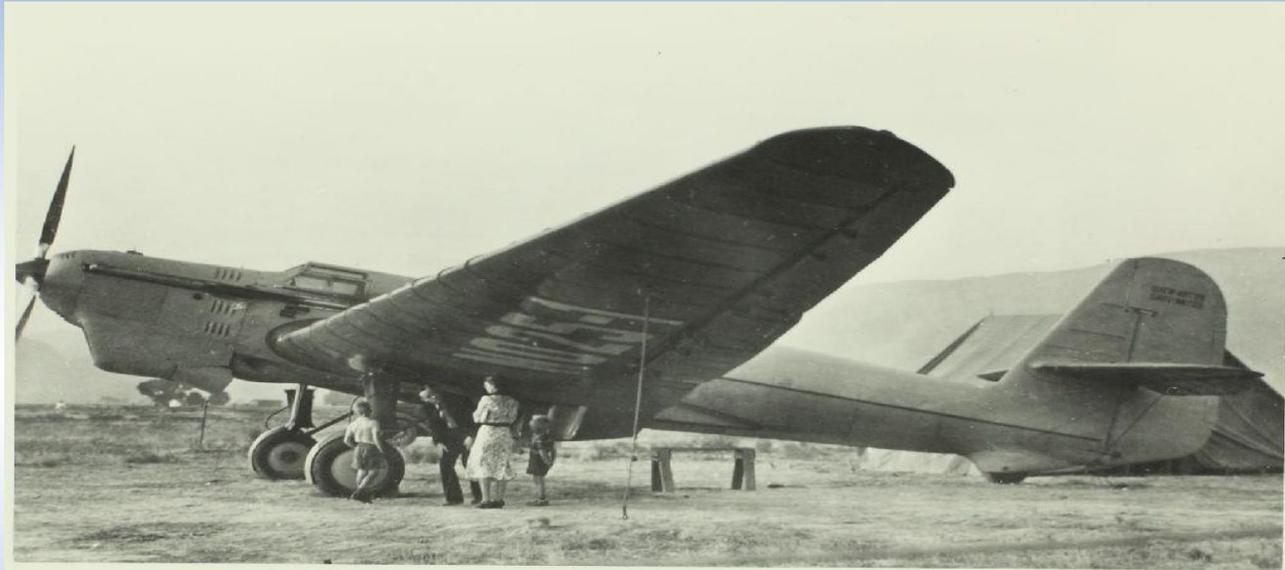
В 1925 г. под руководством Туполева был создан первый в мире цельнометаллический тяжелый двухмоторный бомбардировщик ТБ-1 (АНТ-4). «Страна советов». Самолет успешно применялся в Арктике. Поступив в войска под маркой ТБ-1, он стал в то время одним из лучших самолетов в мире. Именно с бомбардировщика Туполева началась советская стратегическая авиация.



В 1929 г. туполевцы выпустили трехмоторный пассажирский самолет АНТ-9 «Крылья Советов». На этой модели экипаж Громова совершил в 1929 г. выдающийся исторический перелет Москва — Нью-Йорк через ряд европейских столиц общей протяженностью более 9 тыс. км. и спасение челюскинцев.



В 1936 году началась разработка пикирующего бомбардировщика, под управлением конструктора Андрея Николаевича Туполева, являющегося на тот момент заместителем руководителя Главуправления авиационной промышленности СССР. Туполев в то время имел за плечами опыт создания лучших бомбардировщиков ТБ-1, ТБ-3 и легендарного АНТ-25, совершившего полет до Штатов через Северный полюс без посадок

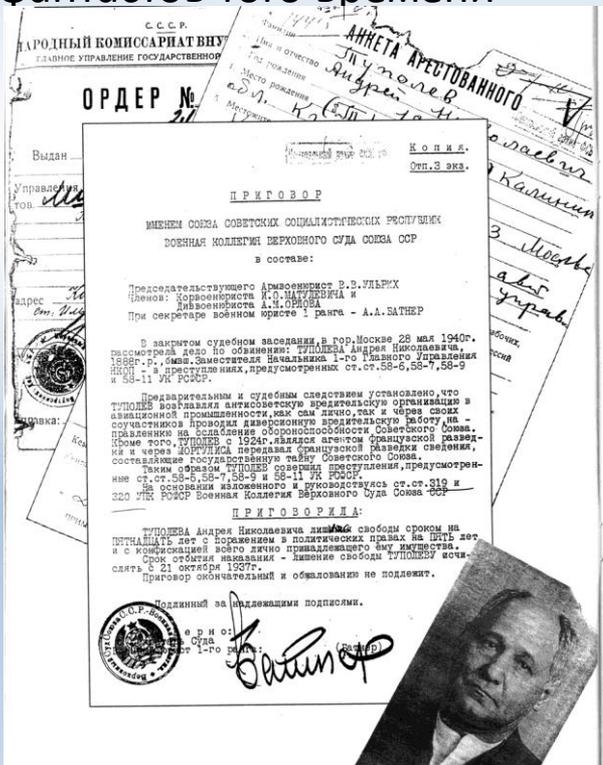


Идея рекордного самолёта возникла в ЦАГИ. В августе 1931 года при Реввоенсовете СССР образована комиссия по постройке, для которой А. Н. Туполев подготовил эскизный проект самолёта. 7 декабря 1931 года комиссия приняла решение о постройке самолёта и организации летом 1932 года полёта на предельную дальность 13000 км. Проект самолёта был закончен в июле 1932 года. Разработан в ЦАГИ бригадой П. О. Сухого под руководством А. Н. Туполева.

Туполев был гением отечественной авиации. Он создал первый в мире цельнометаллический бомбардировщик В середине 1930-х годов ни одна другая страна не имела самолета, который мог бы сравниться с его «воздушными линкорами» ТБ-3, а гигантский АНТ-20 «Максим Горький» вызвал шок даже у фантастов того времени



В 1937-1941 гг. А.Н.Туполев был обвинен в заговоре и осужден на 15 лет, но чтобы гении инженерной мысли не пропадали в лагерях без дела, НКВД создавал КБ, где такие заключенные продолжали трудиться на благо родины. Здесь им был создан фронтовой бомбардировщик «103» (Ту-2). С весны 1939 г. в системе ОТБ НКВД формируется тот костяк фирмы «Ту», которому отечественная авиация во многом обязана послевоенными успехами в области тяжелого и прежде всего тяжелого реактивного самолетостроения.



Этапными самолётами Туполева, в которых воплотились новейшие достижения науки и техники в области авиационного конструирования, в предвоенный период стали пассажирские самолёты АНТ-9. АНТ-14, АНТ-20 «Максим Горький», рекордный АНТ-25. А также бомбардировщики АНТ-4, АНТ-6, АНТ-40, АНТ-42 и Ту-2



О создании пикирующего дальнего дневного бомбардировщика, способного наносить точечные удары по вражеским кораблям, впервые заговорили в апреле 1939 г, а в конце 1940 года был построен первый экземпляр под обозначением «103У» с двигателями жидкостного охлаждения АМ-37.

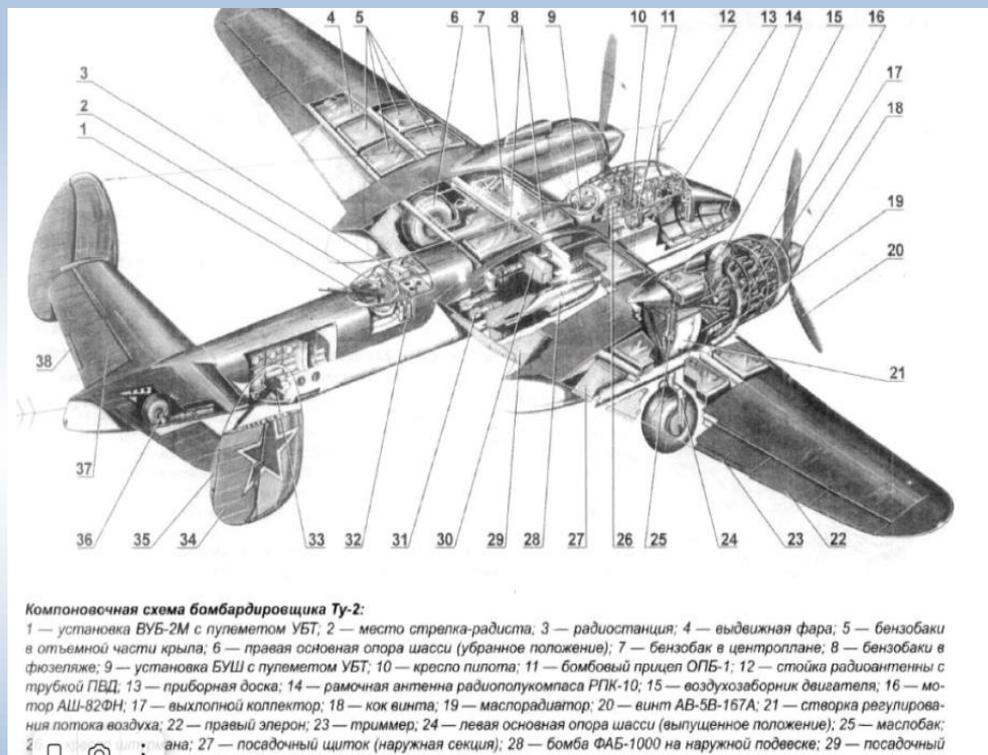


1 февраля 1941 года бомбардировщик впервые поднялся в воздух под управлением летчика-испытателя М. А. Нюхтикова. В общей сложности за время серийного производства (1942-1952 гг.) заводами советской промышленности выпущено 2649 самолетов Ту-2. За выпуск этого самолета Н. Туполеву дали звание генерал-майора.

Приказом НКАП № 234 от 28.03.1942 г. самолетам "103" было присвоено официальное обозначение Ту-2.

Ту-2 – это цельнометаллический высокоплан с двумя моторами, двухкилевым хвостовым оперением и убирающимся шасси. Экипаж Ту-2 состоял из четырех человек: стрелка, стрелка-радиста, пилота и штурмана-бомбардира. Иногда в его состав входило три или пять человек. Места для членов экипажа были защищены бронеплитами, которые были способны выдержать попадание 20-мм снаряд.

Ту-2 (АНТ-58, самолет «103»), который по кодификации НАТО получил название «Летучая мышь», – советский двухдвигательный дневной высокоскоростной бомбардировщик времен Великой Отечественной войны. Разные модификации самолета отличались только вооружением, типом двигателей и составом оборудования.



Учитывая специфику летно-технических характеристик, технологические особенности производства, соотношение боевых потерь, самолет Ту-2 стал наиболее эффективным и успешным советским фронтовым бомбардировщиком.

Огромен вклад А. Н. Туполева и его ОКБ в создание тяжелых дозвуковых и сверхзвуковых реактивных самолетов. В 1950—1960-е годы появились дальние бомбардировщики Ту-16, стратегические бомбардировщики Ту-95, сверхзвуковые боевые самолеты Ту-22, Ту-128 и комплексы на их основе, первые отечественные реактивные пассажирские самолеты Ту-104 и Ту-114. Кроме того, конструктор разработал турбовинтовой межконтинентальный пассажирский самолёт, вылет которого состоялся в 1957 году.

Новую эпоху в российской дальней [авиации](#) открыл самолет Ту-16 – первый советский дальний бомбардировщик с ТРД и второй в мире серийный самолет этого класса



В гражданской авиации Ту-16 начали применять еще в конце 50-х годов. Несколько машин (они имели необычное название Ту-104Г или Ту-16Г) использовались для срочной перевозки почты и являлись как бы грузовой модификацией бомбардировщика.

В 1955 году появилось правительственное задание, предусматривавшее разработку дальнемагистрального пассажирского лайнера. КБ Туполева начало вести работы по уже проверенной схеме переделки военного самолета в гражданский лайнер. На момент появления машины в мире не существовало подобных лайнеров. Ту-114 так и остался в истории авиации как единственный пассажирский самолет с турбовинтовой силовой установкой и стреловидным крылом.



Несмотря на то, что дальнейшего развития такая конструкция самолетов не получила, она дала определенный опыт авиаконструкторам, что тоже немаловажно. На сегодняшний день сохранилось три экземпляра Ту-114, которые находятся в Монино, в Ульяновске и Киеве.

Покорение звука в середине 20 века было такой же идеей фикс, как и ядерная гонка. Поэтому неудивительно, что и здесь СССР шел со странами Запада, что называется, «нога в ногу». Однако англичане - главные соперники советской авиации - все же уступили последним в вопросе создания первого сверхзвукового пассажирского самолета.

Ярким отечественным самолетом стал сверхзвуковой пассажирский лайнер Ту-144, развивавший скорость до 2500 километров в час. Самолёт очень полюбился гражданам Советского Союза, как мощный и красивый авиалайнер. Его изображение наносили на почтовые блоки СССР с 1969 года. Впоследствии образ Ту-144 был запечатлён на почтовой марке Казахстана к 2002 году, так как в этом году исполнилось ровно 25 лет пассажирским авиарейсам Москва-Алма-Ата-Москва.

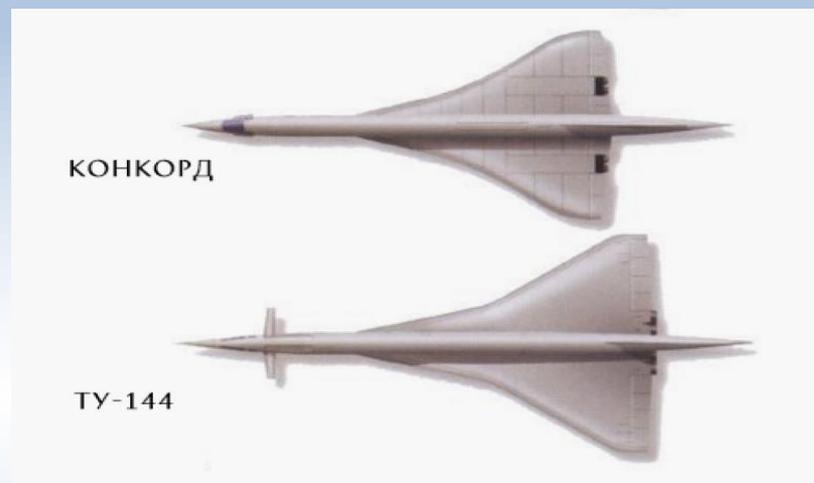
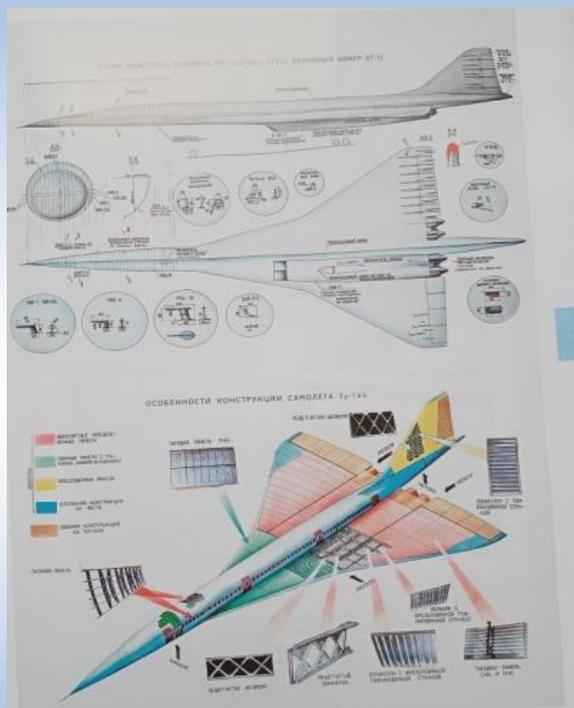


Монетный двор России выпустил памятную монету «Ту-144» номиналом 1 серебряный рубль.



Летом 1963 года конструкторскому бюро Андрея Туполева поручились работы над новым сверхзвуковым пассажирским самолётом .

Французские и британские инженеры начали работу над совместным проектом СПС «Конкорд» к концу 50-х.



Ту-144 и Concorde оказались очень похожи, даже ходили слухи о промышленном шпионаже, но при всей внешней схожести лайнеры отличались друг от друга.

Ту-144, несмотря на многие недостатки, на то время был вершиной мирового авиастроения. Полет на скорости в два маха на высоте в 18 километров оставлял незабываемое впечатление, словно человек побывал в космосе.

Отрыв составил всего два месяца: советский Ту-144 совершил первый полет аккурат к празднику - 31 декабря 1968 года. Британский же «Конкорд» впервые поднялся в воздух 2 марта 1969.

В середине 70-х годов оба самолета пошли в серию. Было выпущено 20 Ту-144 и 14 Конкордов, однако долгожданного переворота в авиации не произошло.

И хотя ТУ -144 продержался в воздухе значительно дольше - коммерческие полеты «Конкорда» составили 243 000 часов против 4300 у Ту-144, советский лайнер все же вписал себя в историю «первенцем».



Но для советских и российских граждан самым востребованным стал трехдвигательный реактивный пассажирский Ту-154, который совершил свой первый полет в 1968 году. Он на многие годы стал высокоэффективным самолетом в отечественной гражданской авиации, чьи эксплуатационные и летные характеристики были на уровне лучших иностранных аналогов.



На сегодняшний день Ту-160 остаётся самым крупным, скоростным и мощным самолётом боевой авиации в мире. В последние годы «Белый лебедь» переживает вторую молодость. Собранные с нуля машины получили индекс Ту-160М2.

Созданный на рубеже XXI века сверхзвуковой стратегический ракетоносец-бомбардировщик Ту-160, названный «Белым лебедем России», воплотил в себе все лучшие достижения нескольких поколений конструкторов, инженеров, рабочих и испытателей авиационной промышленности, создавших стратегический щит нашей Родины.



Опытно-конструкторским бюро А.Н. Туполева разработано около 300 моделей и модификаций самолетов, из которых около 90 были реализованы в опытных образцах и более 40 строились серийно. Всего с 1923 года выпущено более 18 тысяч самолетов марки «Ту», около 1 тысячи из них поставлено в 20 стран мира.

Сегодня ПАО «Туполев» – ведущее российское предприятие в области проектирования, производства и послепродажного сопровождения ракетноносцев и самолетов специального назначения. На самолетах «Туполева» установлено около 280 мировых рекордов по дальности полета и грузоподъемности.



В новом 2022 году состоялось одно очень важное событие. Свой первый полет совершил Ту-160М, который также называют «Белым Лебедем». На Ту-160М установлен уникальный комплекс по постановке помех. Еще отличительной чертой Ту-160М будет современная система управления бортовым вооружением.

В 1972 г. в соответствии с приказом Министра Авиационной промышленности СССР был создан Музей ПАО «Туполев»

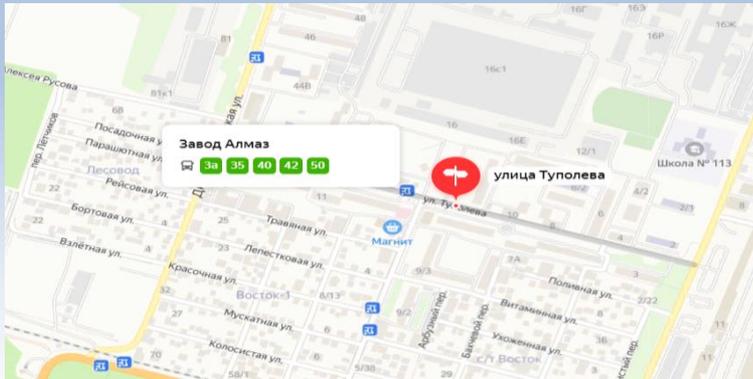


Экспозиция первого музейного зала посвящена истории ОКБ. Тут представлено более 100 моделей различных типов летательных аппаратов, над проектами которых конструкторское бюро работало.

Музей ПАО «Туполев» разместился в помещении основного здания московской площадки предприятия на ул. Набережная Академика Туполева дом 17.



Имя А. Н. Туполева носят улицы в Москве .Санкт - Петербурге СанктПетербурге, Воронеже, Ростове – на Дону, Праге, Братиславе, Омске, Улан-Удэ, Ульяновске, Твери, Кривом Роге, Жуковском, Кимрах, Тюмени, Тольятти, г. п. Сокол, проспект в Авиагородке Домодедова, Амстердам.е



Ул. А. Туполева г. Ростов-на Дону

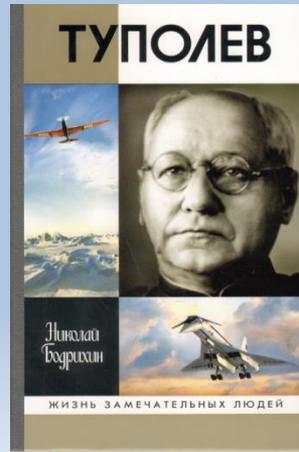
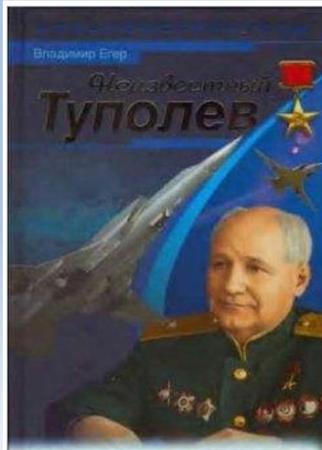


Ул. А. Туполева г. Воронеж



Ул. А. Туполева г. Москва

Источники:



<https://hanabihack.ru/tu2.html>

<https://mir24.tv/articles/16390177/tu-144-protiv-concorde-ku>

<https://avia.pro/blog/tu-2>



ЦЕНТР ПРАВОВОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ
Ул.Греческая.105, тел. 340-319, комн.204