

Из послевоенных самолетов особо следует отметить восстановленный в Вязьме после полувекового простоя учебно-тренировочный истребитель МиГ-15УТИ. Пилотаж на нем зрителям продемонстрировал летчик-испытатель И. Кирамов.

Помимо ретро-самолетов зрители смогли увидеть в небе Жуковского практически все самолеты, состоящие сейчас на вооружении российских ВВС: бомбардировщики-ракетоносцы Ту-22МЗ, Ту-95МС и Ту-160, военно-транспортные самолеты Ан-2, Ан-12, Ан-22 «Антей», Ан-26, Ан-124 «Руслан», Ан-140, L-410 и Ил-76, самолеты Ил-80, Ту-134УБК и А-50, фронтовые бомбардировщики Су-24М и Су-34, перехватчик МиГ-31, штурмовики Су-25БМ и Су-25СМ, истребители Су-27СМЗ и МиГ-29СМТ, вертолеты Ми-8, Ми-26, Ми-35 и «Ансат-У».

11 августа 2012 г. авиашоу посетил президент России В. В. Путин. Прилетев на аэродром в 12 час. на вертолете Ми-8, он выступил с поздравительной речью и посмотрел показательные полеты. В 14 час., уже не на вертолете, а на президентском самолете Ил-96-300ПУ, он улетел в Сочи.

На статической стоянке были представлены современные самолеты и вертолеты, а также несколько ретросамолетов. К сожалению, экспозиция в выставочных павильонах была крайне бедна. В одном из павильонов предлагалась «историческая экспозиция», которая состояла всего лишь из самолета УТ-2, двадцати стендов с далеко не лучшими фотографиями по истории российских ВВС и нескольких манекенов, демонстрировавших одежду авиаторов разных лет. Было обидно, что организаторы юбилея сосредоточили все внимание (и финансы) на авиашоу и не представили соответствующей столь значительной юбилейной дате полноценной исторической экспозиции. Удручало также полное отсутствие новых книг по истории ВВС, которые планировалось выпустить к юбилею. Возможно, именно поэтому у посетителей и возникали вопросы по поводу того, почему день ВВС России отмечается именно 12 августа. Большое недовольство многих любителей отечественной авиации вызвал способ получения пригласительных билетов на юбилей. Сначала на всю страну по теленовостям было объявлено, что вход на авиашоу – свободный. Но потом выяснилось, что вход будет по пригласительным билетам, для получения которых нужно ответить на пять не слишком сложных вопросов по истории ВВС на некоем сайте, после чего заполнить две анкеты уже на двух сайтах, а уж затем приехать за самими билетами в Москву. Для любителей авиации из других регионов России такой вариант оказался совершенно неприемлемым.

А. А. Симонов

Торжества в честь 100-летия российских военно-воздушных сил, ч. 2: Монино, Воронеж, Москва

18 августа 2012 г. торжества, посвященные юбилею ВВС России, продолжились в подмосковном Монино, где с 1940 г. вплоть до нынешней, не бесспорной, к сожалению, реформы Вооруженных сил РФ дислоцировался один из центров авиационных образования и науки: Военно-воздушная академия, носившая с середины 1968 г. имя первого в мире летчика-космонавта Ю. А. Гагарина.

В 9.00 бойцы батальона почетного караула 154 Отдельного комендантского полка в присутствии многочисленных ветеранов, представителей высшего командования, летного и технического состава торжественно возложили венки к монументу «Слава военным летчикам» (скульптор Н.Ф. Венгрин). Последний был воздвигнут к августовскому Дню воздушного флота 1986 г. по инициативе маршала авиации дважды Героя Советского Союза, начальника Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина Н. М. Скоморохова. В настоящее время памятник отреставрирован и окружен новым благоустроенным сквером.

Торжества продолжились на обширной территории Центрального музея Военно-воздушных сил, основанного в Монино в 1958 г. и продолжающего активно развиваться. Несколько ранее, 4 августа 2012 г. перед входом в музей был торжественно заложен первый камень будущего мемориала в честь столетия отечественной военной авиации: специально привезенная из Челябинской области глыба голубого гранита была призвана символизировать гранитную стойкость ВВС на страже безоблачности российского неба.

Посетителям музея были впервые представлены несколько самолетов (включая, к примеру, транспортный Ил-76) и вертолетов 1970–1980-х гг., служившие до недавних пор наземными тренажерами. Самодеятельные актеры разыграли с использованием музейных экспонатов сцену «Эвакуация раненых бойцов санитарным самолетом Ли-2 во время Великой Отечественной войны». Всем желавшим разрешили сфотографироваться в кабинах современных истребителя и боевого вертолета, а также подняться на борт отечественных трансконтинентального авиалайнера Ту-114, обслуживавшего 50 лет тому назад главу СССР Н. С. Хрущева (включая осмотр недавно отреставрированной «каюты» с полноценными спальными местами), транспортного вертолета «винтокрыла» Ми-12, вот уже более 45 лет остающегося крупнейшим в мире, а также одного из первых в мире сверхзвуковых дальнемагистральных авиалайнеров Ту-144. Одновременно производился сбор народных пожертвований для уже давно назревшей реставрации еще одного монумента в Монино, «Слава покорителям космоса» (скульптор Т. Н. Постников), который был возведен вскоре после первых космических полетов в 1962 г. и украшен автографами Ю. А. Гагарина и других первых космонавтов. Этот памятник часто изображался на советских почтовых марках, значках и сувенирах космической тематики. По оригинальности и сложности конструкции он может быть отнесен к памятникам не только монументального искусства, но и отечественной инженерно-строительной техники середины XX в. (как, впрочем, и комплекс зданий Дома офицеров, перед которым монумент установлен).

Располагавшаяся 70 лет на монинской земле Военно-воздушная академия стала в ходе последних реформ вооруженных сил РФ частью Военного учебно-научного центра ВВС РФ им. профессора Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина, учебные функции которого в 2011 г. были переданы Воронежскому военному авиационному инженерному университету, именуемому с этого времени Военным учебно-научным центром ВВС РФ им. профессора Н. Е. Жуковского

Выставка «Крылатый век России»

и Ю. А. Гагарина (Воронеж). Здесь также 18 августа 2012 г. отмечалось 100-летие ВВС и одновременно 60-летие первого выпуска офицеров этого учебного заведения. В ознаменование праздника был проведен парад современных самолетов и вертолетов на аэродроме Балтимор в окрестностях Воронежа, который вызвал большой интерес: число посетителей там превысило 80 тыс. чел.¹

Завершением торжеств по случаю 100-летия отечественных военно-воздушных сил стала выставка «Крылатый век России», устроенная

¹ Далекий от историко-технической тематики коллектив Центрального парка культуры и отдыха им. А. М. Горького в Москве почтил вековой юбилей российской военной авиации изготовлением из цветочных гирлянд довольно точной имитации советского истребителя-стрелка времен Великой Отечественной войны, красовавшегося на набережной Москвы-реки с 12 по 20 августа 2012 г.

по инициативе правительства Москвы в Центральном выставочном зале «Манеж» с 14 по 18 ноября 2012 г. За месяц с небольшим до ее проведения выставочный зал получил новое руководство, заявившее о том, что в Манеже предпочтение будет отдаваться выставкам и мероприятиям, максимально использующим уникальное внутреннее пространство исторического здания и не разгораживающим его, как часто практиковалось ранее, на отдельные выставочные помещения и стенды. Авиационная тема идеально соответствовала такой политике, тем более что, как свидетельствовал один из представленных в экспозиции архивных фотоснимков, более ста лет тому назад именно в просторных манежах Москвы и Санкт-Петербурга проводились первые в России выставки автомобилей, авиации и спорта.

Специально для нынешней юбилейной экспозиции ООО «РусАвиа» воссоздало в натуральную величину один из самолетов, с которых век тому назад начиналась история российских ВВС, «Ньюпор-17», созданный во Франции, но выпускавшийся затем также и российскими предприятиями. При габаритной длине фюзеляжа 5,8 м, размахе крыльев 8,5 м и собственной массе 410 кг, эта машина, оснащавшаяся французским двигателем «Рон» мощностью 80 л. с., развивала у поверхности земли максимальную скорость 164 км/ч и достигала «потолка» высоты в

5,3 км с полезной нагрузкой (включая пилота) до 190 кг. Воссозданный самолет был представлен с опознавательными знаками 1-й боевой авиационной группы русской армии времен Первой мировой войны. Именно в этой группе сражался один из первых отечественных летчиков-асов А. А. Козаков (1889–1919), сбивший за свою жизнь 17 самолетов противника, в том числе один (18 марта 1915 г.) вторым в мировой истории воздушным тараном, после которого сам остался в живых. Портрет авиатора занимал почетное место в экспозиции.

Разительно контрастируя с «Ньюпором», окруженным архивными фотографиями дореволюционной эпохи, по другую сторону главного прохода выставки был представлен современный планер польского производства *Junior Standard 3 RA-1498G*: габаритная длина 10,6 м; размах крыльев 15 м; взлетный вес до 265 кг; максимально достигнутая скорость 285 км/ч. Доставившая его в Манеж Федерация планерного спорта России активно приглашала всех желающих вступать в ее ряды, а эффектным фоном служили цветные фотографии, сделанные С. Макаренковым из иллюминаторов различных современных летательных аппаратов.

Интенсивное развитие авиационной техники от момента зарождения и до начала Второй мировой войны представляли многочисленные архивные фотографии и мелкомасштабные модели летательных аппаратов из фондов Центрального дома авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе ДОСААФ РФ. Этот раздел выставки открывала модель «летающей лодки» с паровыми двигателями мощностью 20 и 10 л. с., построенной нашим соотечественником А. Ф. Можайским в первой половине 1880-х гг., но потерпевшая неудачу при попытках летных испытаний 1882–1883 гг. Тему развивали модели одного из самолетов братьев Райт, первыми в мире совершивших 17 декабря 1903 г. успешный полет, и модель прототипа современных вертолетов, разработанного в 1910 г. тогда еще московским студентом Б. Н. Юрьевым. Более крупной моделью с разрезами был представлен так и остающийся до сих пор не более чем авиационно-техническим курьезом «биротативный» двигатель, созданный в 1912 г. российским изобретателем А. Г. Уфимцевым для столь же курьезного «сфероплана». Оригинальный памятник эпохи – переходящий приз участникам отечественных авиационных состязаний 1920-х гг. – представлял собой бронзовую статуэтку, похожую на знаменитую «Девушку с веслом» работы И. Шадра, но державшую вместо весла внушительный самолетный пропеллер!

Впечатляющие свидетельства героизма советских авиаторов на фронтах Великой Отечественной войны представил активно развивающийся с недавних пор в Подмоскovie частный Музей техники Вадима Задорожного. Его сотрудниками и добровольными помощниками были разысканы в труднодоступных районах, извлечены и доставлены на выставку крупные фрагменты не вернувшихся с боевых заданий знаменитых Як-1, «летающего танка» (штурмовика) Ил-2 и самолета-разведчика Р-5. Последний, как удалось выяснить в архивах, погиб при попытке скрытно доставить в глубокий тыл гитлеровцев советских разведчика и радистку. Среди прочего, поражало высочайшее качество изготовления приборной панели Ил-2: после воздушных боев и 70 лет последовавшего за тем нахождения на дне озера шкалы приборов «читались» как новые, на деталях не было и малейших следов коррозии. В то же время, смущали неоднократно провозглашавшееся представителями музея намерение «реставрировать находки до полной летной годности». Пожалуй, лучше и уважительнее к памяти героев было бы просто законсервировать найденное от дальнейшего разрушения, воссоздав «полностью работоспособные» самолеты военного времени, используя сохранившуюся конструкторскую документацию.

Послевоенный период развития и современное состояние ВВС РФ представляли почти исключительно миниатюрные модели на фоне эффектных цветных фотографий, включая портрет президента РФ В. В. Путина в летной форме за штурвалом бомбардировщика Ту-160. Заключительный стенд был посвящен сравнительно недавней истории Центрального аэрогидродинамического института, включая продувавшиеся там в аэродинамических трубах Т-116 и Т-117, модели элементов советской космической системы 1980-х гг. «Буран», а также перспективного пассажирского авиалайнера по схеме «бесхвостка».

Используя значительную площадь Манежа, организаторы выставки предлагали всем желающим посостязаться на силовом тренажере для отбора кандидатов в летные училища, компьютерном

симуляторе воздушного боя, в пользовании прицелом *АСП-ПФ* истребителя МиГ-23, укладке парашюта, пилотировании радиоуправляемых моделей, что, конечно, особенно привлекало детей и молодежь. При торжественном открытии выставки 14 ноября 2012 г. также была (на наш субъективный взгляд неудачно) применена «одорологическая инновация»: попытка воспроизвести специфические запахи авиационного керосина, выхлопных газов, кожаного летного обмундирования и т. п. добавлением соответствующих ароматизаторов в систему кондиционирования воздуха.

Очень удобно, что экспозиция, в отличие от практически всех иных московских музеев и выставок, принимала посетителей вплоть до 22 час., позволяя многим подробно, без спешки ознакомиться с ней по окончании учебы или работы. Остается лишь пожалеть, что такая особенность не упоминалась ни в средствах массовой информации, ни на рекламных плакатах непосредственно у входа в Манеж.

Н. М. Семенов