

Научная жизнь
Academic Life

DOI: 10.31857/S0205960624010137

**ВЫСТАВКА В ДОМЕ РОССИЙСКОГО ИСТОРИЧЕСКОГО
ОБЩЕСТВА, ПОСВЯЩЕННАЯ ИСТОРИИ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ**

ЕРЕМКИН Евгений Вадимович — Фонд «История Отечества»; Россия, 101000, Москва, ул. Воронцово Поле, д. 13, стр. 1; эл. почта: e.eremkin@gmail.com

КАПУСТНИКОВА Наталья Александровна — Фонд «История Отечества»; Россия, 101000, Москва, ул. Воронцово Поле, д. 13, стр. 1; эл. почта: kapustnikova.natalya@yandex.ru

В Доме Российского исторического общества с 3 июля по 22 августа 2023 г. работала выставка, посвященная истории становления отечественной гражданской авиации. В подготовке ее экспозиции приняли участие Центральный дом авиации и космонавтики ДОСААФ России, Научно-мемориальный музей профессора Н. Е. Жуковского, Музей техники Вадима Задорожного и музей Московского государственного технического университета гражданской авиации.

На выставке в хронологическом порядке была представлена история развития отечественной гражданской авиации начиная с первых смелых экспериментов энтузиастов-авиаторов на заре XX в. и до успехов современного самолето- и вертолетостроения. Этот эпохальный период был отмечен усилиями выдающихся ученых, инженеров и летчиков, которые сделали гражданскую авиацию неотъемлемой частью повседневной

жизни страны. Выставку открыл директор Службы внешней разведки РФ, председатель Российского исторического общества С. Е. Нарышкин, который отметил, что гражданская авиаиндустрия за годы существования дала толчок к развитию нескольких отраслей промышленности и областей наук: «Развитие этой отрасли — яркая страница в истории нашей страны. Она вмещает в себя множество научных открытий, смелых инженерно-конструкторских решений, подвиги пионеров этой отрасли и, конечно же, судьбы тысяч и тысяч людей — пилотов, бортиженеров, техников, бортпроводников. Надо сказать, что развитие самолетостроения и гражданской авиации всегда способствовало прогрессу в смежных отраслях, например в создании новых материалов, разработке систем связи и навигации, не говоря уже о литературе и кинематографии».

В экспозиции демонстрировались модели авиационной техники, отражающие ключевые периоды развития отечественной гражданской авиации. Среди них особое место занимала модель одного из первых российских аэропланов «Гаккель-III», созданного в 1910 г. На выставку он был передан Центральным домом авиации и космонавтики. Авиаконструктор Яков Модестович Гаккель был не только талантливым инженером, но и увлеченным мечтателем, который не замечал таких преград, как сила притяжения. Сам он свои успехи в работе объяснял необычным набором генов, делающих его неутомимым в работе. «По крови я француз, якут и русский. Такая гремучая смесь горит почище керосину», — говорил про себя Яков Модестович. За пристрастие к марксистским брошюрам студент Гаккель на рубеже XX в. успел отсидеть пять месяцев в тюрьме, но даже и там не переставал читать техническую литературу.

В интервью газете «Новое время» Гаккель, не без оснований гордившийся успешным полетом своего биплана, рассказывал: «Мой аэроплан удобен тем, что при поднятии не требует большого количества людей. Один человек может его катить (весь вес 17 пудов), он сам может пустить мотор тихим ходом и затем, сев на место, прибавить число оборотов до полного хода и уже потом начать разбег и полет. До сих пор на аэроплане моей конструкции летал Булгаков¹, но может летать с двумя или тремя пассажирами»².

¹ Василий Булгаков — студент, выполнивший полет на «Гаккель-III». Сохранилась фотография Карла Буллы 1910 г., на которой Гаккель и Булгаков сняты на фоне самолета.

² Русский аэроплан // Новое время. 20 июня (3 июля) 1910 г. № 12309. С. 4.

Модель самолета изготовлена из дерева, металла и перкаля — хлопчатобумажного полотна высокой плотности, того материала, который использовался при изготовлении первых образцов авиационной техники. Рядом с ним можно было увидеть удостоверение Международной воздухоплавательной федерации Императорского Всероссийского аэроклуба, принадлежавшее пионеру отечественной авиации, пилоту-самоучке Борису Илиодоровичу Россинскому, прозванному «дедушкой русской авиации».

На выставке была представлена модель самолета АНТ-9 «Крокодил», который входил в Особую сводную агитэскадрилью им. Максима Горького. Каждый из самолетов этой эскадрильи закреплялся за популярным печатным изданием, в данном случае — за сатирическим журналом «Крокодил». Именно поэтому он получил декоративное оформление в виде крокодила принятого в то время агитационного красного цвета: у него был вытянутый декоративный нос с нарисованными зубами и гребни на крыше, колеса шасси закрывали обтекатели, изображавшие крокодилий лапы. Самолет вмещал девять пассажиров, а в его хвосте был устроен туалет, что было редкостью для авиастроения того периода.

Несколько экспонатов относились к деятельности первой советской авиакомпания — Российского общества добровольного воздушного флота «Добролет». Это оригинал партитуры марша общества, слова к которому написал Василий Алов, а музыку Григорий Лобачев. Произведение часто путают с «Маршем авиаторов», над которым работал композитор Юрий Хайт,

а запоминающийся рефрен «Все выше, и выше, и выше» вышел из-под пера Павла Германа. Обложку партитуры создал известный фотограф, художник, дизайнер Александр Родченко, эмблему общества оформил художник-авангардист Казимир Малевич. Рядом экспонировалась рекламная листовка с призывом стать акционером общества «Добролет». Молодое советское государство, задавшись амбициозной целью создать авиационную отрасль с флотом отечественных самолетов для потребностей населения и экономики страны, не обладало достаточным бюджетом, и акционеры стали приносить необходимые рубли. Одними из первых шесть червонцев вложили В. И. Ленин и Н. К. Крупская, задавая необходимый тон советскому истеблишменту. Наркомы и чиновники также внесли деньги в копилку, за ними последовали и обычные советские граждане. В оформлении агитационных материалов общества принял участие творческий тандем Маяковский — Родченко.

Следующий раздел выставки был посвящен участию гражданской авиации в Великой Отечественной войне. Уже с июня 1941 г. советская гражданская авиация участвовала в снабжении фронта — только за период блокады Ленинграда было совершено более 127 тыс. полетов. На стенде демонстрировался предоставленный музеем МГТУ ГА оригинал «Отчета о боевой работе 10-й Гвардейской авиатранспортной дивизии ГВФ» за период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. В частности, в нем сообщалось о В. С. Литвинове, пилоте гражданской авиации, который доставил в Ленинград партитуру Седьмой

симфонии Шостаковича и тем самым стал участником героического подвига — исполнения 9 августа 1942 г. выдающегося произведения, посвященного мужеству жителей замерзавшего блокадного города.

Зримые успехи советских инженеров и конструкторов реактивной эпохи гражданской авиации были представлены в следующем разделе. Здесь экспонировалось большое количество моделей основных «звезд» этой поры авиастроения: реактивного лайнера Ту-104, турбовинтового дальнемагистрального самолета Ту-114, самого большого в мире турбовинтового самолета Ан-22 «Антей», признанного в 1965 г. «экспонатом № 1» на XXVI Международном авиакосмическом салоне в Ле-Бурже, а также самого массового в СССР магистрального самолета Ту-154, широкофюзеляжного лайнера Ил-86 и других машин. Их дополняли планшеты с копиями документов, фотографии и другими материалами. Основная часть выставленных макетов была предоставлена Домом авиации и космонавтики.

Несколько стендов выставки посвящались выдающимся советским инженерам, внесшим огромный вклад в развитие гражданской авиации, тем, в честь кого названы конструкторские бюро, самолеты и вертолеты — А. Н. и А. А. Туполевым, А. С. Яковлеву, С. В. Ильюшину, Н. И. Камову, М. Л. Милю и мн. др. В соседних витринах были представлены модели машин, созданных этими талантливыми людьми.

На выставке были показаны не только успехи и достижения отечественной авиации, но и трагические события в ее истории. Один из стендов выставки был посвящен подвигу

19-летней Надежды Курченко, бортпроводницы пассажирского самолета Ан-24, принадлежавшего «Аэрофлоту», которая ценой своей жизни попыталась предотвратить угон судна террористами. В 1970 г. указом Президиума Верховного Совета СССР за мужество и самоотверженность при спасении людей она была награждена орденом Красного Знамени посмертно. На стенде были помещены ее фотография и оригинал приказа о награждении.

На этом же стенде демонстрировалась фотография еще одного героя, пилота 1-го класса Сергея Владимировича Семёнычева, который в 1995 г. сумел предотвратить авиакатастрофу, посадив самолет Ил-62 после пожара одного из двигателей; тем самым он спас жизни 197 пассажиров. По неслучайному совпадению Семёнычев уже много лет водит экскурсии в Доме авиации и космонавтики. На стенде экспонировались его фотография на фоне Ил-62 и знаки различия с его униформы.

Все представленные на выставке фотографии, документы, макеты самолетов и другие экспонаты позволяли

погрузиться в эпоху создания советского гражданского авиационного флота, узнать о рекордах советских самолетов и вертолетов, ощутить гордость за достижения отечественной авиационной промышленности.

3 июля, выступая после посещения выставки на круглом столе, посвященном истории отечественной гражданской авиации, Нарышкин обратил внимание на стратегическую роль этой отрасли в развитии страны: «Каждый исторический период развития гражданской авиации страны имеет свои особенности, достижения и успехи. Невозможно представить достижения индустриализации, освоение Сибири, Дальнего Востока, Заполярья и даже Великую Победу 1945 г. без вклада гражданского воздушного флота нашей страны. Гражданская авиация сегодняшнего дня — это отрасль, которая сохраняет свое особое стратегическое значение, способствует динамичному росту многих высокотехнологичных отраслей производства страны», — сказал председатель Российского исторического общества.