

ДОВОЕННЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ В МУЗЕЯХ РОССИИ

ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ СОБОЛЕВ

*Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН
Россия, 125315, Москва, ул. Балтийская, д. 14
E-mail: daso11@rambler.ru*

В статье на основе различных источников — воспоминаний сотрудников музеев, мемуарной литературы, данных из Интернета и материалов личного архива автора — воссоздается история самолетов и безмоторных летательных аппаратов конца 1890-х — 1930-х гг., хранящихся в музеях России. Среди них — первый в мире планер О. Лилиентала, первый советский металлический самолет АНТ-2, орнитоптер известного художника-авангардиста В. Е. Татлина, личный самолет В. П. Чкалова и другие ценные экспонаты.

Ключевые слова: музей, самолет, экспонат.

DOI: 10.31857/S020596060001886-6

PRE-WAR AIRCRAFTS IN RUSSIAN MUSEUMS

DMITRII ALEKSEYEVICH SOBOLEV

*S. I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Russian Academy of Sciences
Ul. Baltiyskaya, 14, Moscow, 125315, Russia
E-mail: daso11@rambler.ru*

The history of planes and unpowered aircrafts from the late 1890s to the 1930s, stored in the Russian museums, is reconstructed based on a variety of sources (recollections of the museum staff, memoir literature, internet data, and materials from the author's personal archive). These aircrafts include O. Lilienthal's glider, the first glider in history, the first Soviet all-metal aircraft ANT-2, the ornithopter created by a famous avant-garde artist V. Ye. Tatlin, V. P. Chkalov's personal plane, and other valuable exhibits.

Keywords: museum, aircraft, plane, exhibit.

В музеях нашей страны сохранилось сравнительно немного летательных аппаратов, созданных до Великой Отечественной войны. Этому есть несколько причин – недолговечность первых самолетов деревянно-полотняной конструкции, малочисленность и теснота авиационных музеев в 1920–1930-е гг., бездумная утилизация устаревшей авиационной техники. Нередко малограмотные руководители попросту не понимали, зачем собирать и хранить «старье». Но тем ценнее каждый из экспонатов. В данной статье сделана попытка воссоздать историю довоенных летательных аппаратов по материалам сотрудников музеев, мемуарной литературе, данным Интернета и материалам личного архива автора. Аппараты рассматриваются в порядке увеличения своего «возраста».

Самым старым музейным летательным аппаратом является планер немца Отто Лилиенталя, построенный в конце XIX в. из бамбука, ивовых прутьев, проволочных растяжек и голландского полотна. Лилиенталь называл его «стандартным планером». Он построил 18 таких планеров. Стоимость их была невысокой – 200 марок, чуть больше стоимости велосипеда. Известно восемь покупателей планера, и среди них – профессор Н. Е. Жуковский¹ (рис. 1).

Летательный аппарат, купленный на деньги Московского университета, доставили в Москву в 1896 г., за неделю до гибели Лилиенталя в одном из полетов. Смерть немецкого пионера авиации произвела тяжелое впечатление на его современников, поэтому планер 13 лет пролежал в кладовке университета. Затем его передали в аэродинамическую лабораторию Императорского Московского технического училища (ныне – МГТУ им. Н. Э. Баумана). Зимой 1909 г. студенты ИМТУ – члены воздухоплавательного кружка Н. Е. Жуковского – попробовали летать на нем с заснеженного склона Яузы, но неудачно: при посадке планер зарылся в снег и подломил крыло. Его починили и в дальнейшем хранили как реликвию.

С 1927 г. планер являлся достоянием Аэрохиммузея (сейчас – Центральный дом авиации и космонавтики). В конце 1940-х гг. в ходе развернувшейся в стране «борьбы с космополитизмом» его вынесли из зала музея в неотапливаемый сарай.

В 1953 г. планер Лилиенталя передали в Мемориальный музей Н. Е. Жуковского в Москве. Его обшивка была сильно загрязнена, порвана, местами имелись заплатки из различных тканей. Ученик Жуковского А. Н. Туполев дал указание провести реставрацию планера. Работы велись в ОКБ Туполева в соответствии с рекомендациями Института авиационных материалов. Некоторые детали из ивовых прутьев заменили, в порванные места обшивки вшили полотнища из авиационной перкали А-85 как наиболее соответствующей применявшейся ранее ткани. Планер был воссоздан с сохранением большинства оригинальных деталей, и в 1956 г. его выставили для всеобщего обозрения в музее (рис. 2).

Сохранилось несколько иностранных самолетов времен Первой мировой войны. Братья Габриэль и Шарль Вуазен (Франция) были одними из первых авиаконструкторов. В 1914 г. их предприятие освоило выпуск разведчика и

¹ Соболев Д. А. Отто Лилиенталь и русские пионеры авиации // ВИЕТ. 1993. № 2. С. 67–79.

легкого бомбардировщика «Буазен LA» с мотором водяного охлаждения «Сальмсон». Это биплан с выклеенной из фанеры гондолой. Стержни хвостовой фермы, лонжероны крыла и межкрыльевые стойки были из стальных труб. Нервюры крыла деревянные. Обшивка крыла выполнена из льняного полотна. К нервюрам она пришивалась нитками, причем каждый стежок закреплялся узелком, а затем шов заклеивался матерчатой лентой. Для защиты от атмосферных воздействий полотно пропитывали аэролаком. Это способствовало и лучшему натяжению обшивки. Необычное четырехколесное шасси автомобильного типа снижало риск капотирования (опрокидывания на нос) при разбеге или посадке.

В середине 1915 г. был запущен в серию «Буазен LAS» (*S, surélevé* – улучшенный) с усиленным шасси, более мощным мотором и рядом других нововведений. Самолет мог нести до 200 кг бомб, их подвешивали под крылом, а более легкие брали с собой в кабину. Впереди на подвижной опоре устанавливался пулемет «Льюис», реже – «Максим».

«Буазены» выпускали не только во Франции, но и в России, где с 1914 по 1917 г. были построены более 700 таких машин. Они применялись на фронтах Первой мировой и Гражданской войн. Последние экземпляры встречались в советских летных школах до 1926 г.

«Буазен LAS» был передан в Музей ВВС в подмосковном поселке Монино в 1959 г. из Центрального дома авиации, в котором находился с 1927 г. Вооружение, приборы и располагавшиеся прежде между крыльями радиаторы системы охлаждения отсутствуют (рис. 3).

В 1916 г. на вооружении английской авиации появился истребитель с тремя крыльями. Его разработал конструктор фирмы «Сопвич» Герберт Смит. Применение трипланной схемы было обусловлено желанием повысить маневренность машины и улучшить обзор из кабины благодаря меньшей ширине крыльев. В июне 1916 г. самолет прошел фронтовые испытания во Франции и заслужил высокую оценку пилотов.

В 1917 г. «Сопвич-триплан» привезли в Россию для ознакомления и изучения возможности его производства, однако этим планам помешали революционные события. Самолет отправили в Московскую авиашколу, где использовали для тренировок.

В сентябре 1919 г. триплану довелось поучаствовать в боях. Из нескольких авиаотрядов Московского военного округа и инструкторов авиашколы сформировали Авиагруппу особого назначения для борьбы с прорвавшим фронт и совершавшим рейд по советским тылам кавалерийским корпусом генерала Мамонтова. Авиагруппу возглавил начальник авиашколы летчик Ю. А. Братолобов, а его «персональной» машиной стал именно «триплан», который он считал лучшим из имевшихся у него самолетов.

В 1927 г. самолет стал экспонатом Авиахиммузея, а в 1959 г. попал в монинский Музей ВВС. За время своей долгой жизни он лишился «родного» капота, пулемета, приборов, козырька кабины и оригинальных колес. В 2015 г. самолет прошел реставрацию, ему возвращена окраска времен Гражданской войны (рис. 4).

В музее в Монине находится первый в СССР цельнометаллический самолет АНТ-2. Он создан в ЦАГИ под руководством А. Н. Туполева в 1924 г. Первый полет состоялся 26 мая этого года под управлением летчика Н. И. Петрова.

Конструкционным материалом АНТ-2 служил сплав «кольчугалюминий» – аналог немецкого дюралюминия. Для большей жесткости обшивки ее выполнили гофрированной. Применение металла делало самолет прочным и долговечным.

За мотором в вырезе крыла располагалась открытая кабина пилота. От воздушного потока его защищал небольшой целлулоидный козырек над приборной доской. Сзади за металлической перегородкой находился пассажирский отсек с входной дверью, двумя плетеными камышовыми креслами и окнами с обеих сторон. Пассажиры сидели лицом друг к другу. При необходимости можно было добавить место для третьего пассажира. Серийно АНТ-2 не строился, но сыграл важную роль, открыв путь применению металла в самолетостроении СССР и послужив школой для создания более совершенных металлических самолетов.

АНТ-2 доставили в музей из Дома авиации и космонавтики в 1960 г. Во второй половине 1970-х гг. его снимали в фильме «Поэма о крыльях» об авиаконструкторах Туполеве и Сикорском. В 1985 г. он демонстрировался на Выставке достижений народного хозяйства в Москве. Это самый старый из сохранившихся отечественных самолетов (рис. 5).

Авиационный энтузиазм, охвативший молодую Советскую республику в 1920-е гг., наиболее ярко проявился в создании легкомоторной авиации. Известный лозунг «Трудовой народ – строй воздушный флот!» нашел отражение в постройке легких самолетов с маломощными двигателями, или, как их тогда называли, авиеток. Кружки, занимавшиеся постройкой самодельных летательных аппаратов, создавались при школах, институтах, на заводах и фабриках. Конструкторов-любителей объединяло Общество друзей воздушного флота (ОДВФ), которое позднее было преобразовано в Осоавиахим. Лучшие проекты реализовались при поддержке этого общества, выделявшего материалы и двигатели для постройки авиеток. Были созданы десятки самолетов-самodelок, среди конструкторов которых были известные впоследствии личности: С. П. Королев, С. В. Ильюшин, А. С. Яковлев, О. К. Антонов и др.

Одним из лучших самолетов-авиеток был С-4 «Буревестник». Его конструктор – бывший военный летчик и инженер Вячеслав Павлович Невдачин. Он строил планеры и самолеты вместе с рабочими Московского трамвайного парка – членами ОДВФ. Успех пришел в 1927 г., когда в распоряжении Невдачина оказался двухцилиндровый английский авиационный двигатель воздушного охлаждения Блекберн «Томтит» (рис. 6).

«Буревестник» С-4 изготовлен из дерева и фанеры, даже колеса шасси были деревянные, обшитые по ободу кожей. Самолет получился очень легким – без летчика и горючего он весил всего 130 кг. Его полеты всегда вызывали восхищение присутствовавших. Разбег и пробег были очень короткие – 25–30 м. Прочность машины позволяла выполнять многие фигуры простого пилотажа. Летом 1927 г. на ней был совершен перелет Москва – Одесса. 29 июля 1927 г. летчик

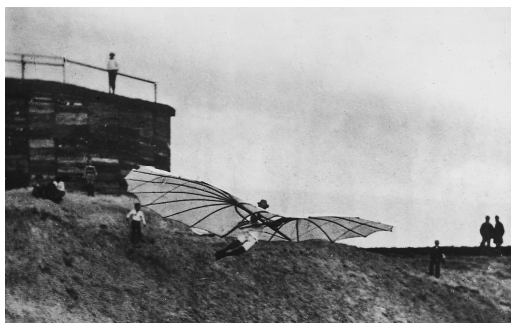


Рис. 1. Полет О. Лилиенталя на планере, 1895 г.



Рис. 2. Планер Лилиенталя в Музее
Н. Е. Жуковского



Рис. 3. «Вуазен LAS» в Музее BBC



Рис. 4. «Сопвич-триплан» в Музее BBC



Рис. 5. АНТ-2 в Музее BBC



Рис. 6. Авиетка «Буревестник»
и ее конструктор, 1927 г.

А. И. Жуков установил на «Буревестнике» рекорд высоты, равный 4950 м, а через несколько дней поставил рекорд скорости для сверхлегких самолетов – 140 км/ч. Но эти рекорды не были официально зарегистрированы, так как Советский Союз еще не входил в Международную авиационную федерацию (ФАИ).



Рис. 7. «Буревестник» С-4 в Музее ВВС



Рис. 8. В. П. Чкалов у своего самолета У-2, 1938 г.

В 1930-е гг. «Буревестник» оказался в Аэрохиммузее, а с 1965 г. демонстрируется в Музее ВВС (рис. 7). Двигатель снят и находится в Научно-мемориальном музее Н. Е. Жуковского.

Важной задачей являлось создание дешевого и простого в управлении учебного самолета, так как быстро развивающейся советской авиации требовалось большое количество летчиков. Им стал биплан У-2 Н. Н. Поликарпова, появившейся в 1927 г. Он обладал выдающимися для учебной машины характеристиками. Известный летчик-испытатель М. М. Громов так описал свои впечатления о первом полете на У-2:

Я быстро выявил, что машина устойчива, чрезвычайно проста в управлении и обладает отличными летными качествами. Поскольку это учебный самолет, то я проделал все эволюции, необходимые в этом случае, но с такими отклонениями, которые мог бы допустить неопытный ученик. Что же оказалось? Машина прощала очень грубые ошибки, и их можно было легко исправить [...] Завершив испытания, я дал самую высокую оценку и машине, и мотору ².

У-2 создавался как учебный, но получил распространение и как связной, санитарный и сельскохозяйственный самолет, а во время Великой Отечественной войны применялся в качестве ночного бомбардировщика. Самолеты находились в производстве более 20 лет, их было выпущено свыше 30 тыс.

В музеях есть несколько У-2, но один имеет особую ценность – это личный самолет летчика В. П. Чкалова, врученный ему как премия за беспосадочный перелет на АНТ-25 из Москвы на Дальний Восток. Чкалов не раз прилетал на нем на свою родину в Василев (сейчас – г. Чкаловск) (рис. 8).

После гибели Чкалова его самолет находился на авиазаводе № 39 в Москве. А когда в 1940 г. на родине Чкалова организовали музей, один из собирателей экспонатов, Л. А. Фролищев, без согласования вопроса с дирекцией музея организовал перегон самолета из Москвы в Чкаловск для участия в праздновании дня переименования Василева в Чкаловск. За неимением места, где бы можно было по-

² Громов М. М. Через всю жизнь. М.: Молодая гвардия, 1986. С. 82.

местить этот самолет (музейный ангар еще не построили), У-2 перегнали для хранения на территорию авиазавода № 21 в Горький.

Когда был готов ангар и можно было установить в нем У-2, началась война, и администрация завода выхлопотала право пользоваться этим самолетом для своих нужд. Музею удалось получить его только в 1944 г. Он прибыл в Чкаловск своим ходом. Самолет не сохранил первоначальной окраски, а был камуфлирован согласно требованиям военного времени. При подготовке к экспонированию в 1947 г. У-2 покрасили в оригинальный цвет, добавили недостающие детали (рис. 9).

Птицеподобные летательные аппараты с машущими крыльями (орнитоптеры) строили в XVIII–XIX вв., но подняться в воздух с человеком на борту они не могли. Им на смену пришли самолеты. Однако остались энтузиасты машущего полета. Одним из них был известный художник-авангардист Владимир Евграфович Татлин.

Мастерская для изготовления орнитоптера, названного «Летатлин», была устроена в угловой башне Новодевичьего монастыря. В 1930–1933 гг. были построены три почти идентичных экземпляра. Один из них испытали осенью 1933 г. в районе Звенигорода, но полета не получилось (рис. 10).

Не имея возможности хранить орнитоптеры из-за их больших размеров в своей мастерской, Татлин передал их в различные ведомства. «Летатлин» № 1 находился в фондах выставки «Художники РСФСР за 15 лет», «Летатлин» № 2 в 1933 г. разместили в Центральном совете Всесоюзного общества изобретателей. Оба они утрачены.

«Летатлин» № 3 попал в Авиахиммузей, откуда в 1968 г. – в Музей Военно-воздушных сил. Аппарат сделан из гнутого дерева, фанеры, тканевых бинтов, алюминиевых стяжек «фюзеляжа» и крыльев, стальных подшипников, кожи (вставка с ремнями для поддержки тела пилота). Этот экземпляр был создан Татлиным не для полетов, а для визуального восприятия – как самодостаточное художественное произведение. Именно по этой причине он был сделан без скрывающей конструкцию обшивки. В музее одно крыло обтянули парашютным шелком. «Летатлин» не раз демонстрировался на выставках за рубежом и у нас (рис. 11).

Советская пресса неоднократно заявляла о выдающихся качествах новых отечественных самолетов. Но чтобы доказать это, были нужны рекорды. Ставку сделали на рекорд дальности.

К работам по созданию сверхдальнего самолета АНТ-25 приступили по инициативе Туполева. В 1933 г. начались испытания двух таких самолетов. АНТ-25 представлял собой трехместный металлический моноплан с крылом очень большого размаха и двигателем водяного охлаждения М-34. В конструкции было много новинок: убирание в крыло с помощью электропривода шасси, топливные баки, расположенные вдоль размаха крыла, полностью закрытая кабина, втягиваемый в фюзеляж радиатор. В 1936 г. во время пробного перелета экипажа Чкалова из Москвы на Дальний Восток была достигнута дальность 9374 км (рис. 12).

К тому времени для обоих АНТ-25 выбрали еще никем не пройденный маршрут: из Москвы через Северный полюс в США. Первым стартовал экипаж Чкалова. Самолет взлетел с подмосковного аэродрома 18 июня 1937 г. и через 63 час. 16 мин. приземлился на аэродроме города Ванкувер. Было пройдено расстояние более 9 тыс. км в чрезвычайно трудных метеорологических условиях.

В начале 1942 г. этот самолет с надписью на крыле *USSR No 25* доставили по железной дороге в Музей В. П. Чкалова из Владивостока, куда он прибыл с международной выставки в США. В 1956 г., после окончания строительства нового павильона-ангара, самолет собрали, и с этого времени он экспонируется в музее.

Директор музея И. А. Захарова пишет:

По окончании сборки и мелкого ремонта возник вопрос об окраске АНТ-25. Теоретически самолет-музейный экспонат должен сохранять тот вид, какой имел при совершении перелета. Но так как этот вид он потерял во время скитаний по выставкам и при перевозках, пришлось окраску обновить. Жаль было закрашивать фюзеляж, на котором имелось много росписей иностранцев. Но контраст со свежей краской крыльев был так велик, что пришлось опрыснуть фюзеляж алюминиевой краской. Надпись «Сталинский маршрут» по бокам фюзеляжа с обеих сторон, а также схематичное изображение трасс перелетов по бокам киля были сняты на кальку и после окраски самолета восстановлены³.

В 2012 г. специалисты авиазавода «Сокол» провели реставрационные работы. Был сделан ремонт поврежденного участка обшивки, восстановлено лакокрасочное покрытие и бортовая информация (надписи, лозунги, схемы) на поверхности АНТ-25 (рис. 13).

В 1930 г. конструктор В. Б. Шавров создал самолет Ш-2. Благодаря корпусу в форме лодки и выдвигаемому шасси с колесами или лыжами он мог взлетать с воды, с обычных аэродромов и со снега, т. е. являлся самолетом-амфибией – первым в нашей стране. Машина строилась серийно в первой половине 1930-х гг. и применялась для решения различных задач, в том числе и в полярной авиации.

Музейный самолет имеет непосредственное отношение в освоению Арктики. В 1933 г. в Мурманске эту машину с бортовым номером СССР-Н21 погрузили на борт парохода «Челюскин», который отправился в плавание для изучения возможностей навигации по Северному морскому пути. Самолет разместили на носу судна со сложенными крыльями. Пилотом Ш-2 назначили известного полярного летчика М. М. Бабушкина. Во время экспедиции он проводил с воздуха разведку ледовой обстановки. Перед полетами Ш-2 с помощью грузовой стрелы опускали на воду или лед и раскладывали крылья (рис. 14).

Когда маршрут близился к завершению, «Челюскин» был затерт и раздавлен льдами и затонул. Находившиеся на борту люди организовали на льдине временный лагерь, откуда их вывезли с помощью самолетов. Бабушкин и бортмеханик самолета Валавин 2 апреля 1934 г. перелетели на Ш-2 со льдины в чукотский поселок Ванкарем.

³ Авиация в музеях России. Самолеты, вертолеты, двигатели / Ред. Д. А. Соболев. М.: АМНИТ, 2017. С. 31.



Рис. 9. У-2 в Музее В. П. Чкалова



Рис. 10. Орнитоптер «Летатлин» перед испытаниями, 1933 г.



Рис. 11. «Летатлин» в Музее ВВС

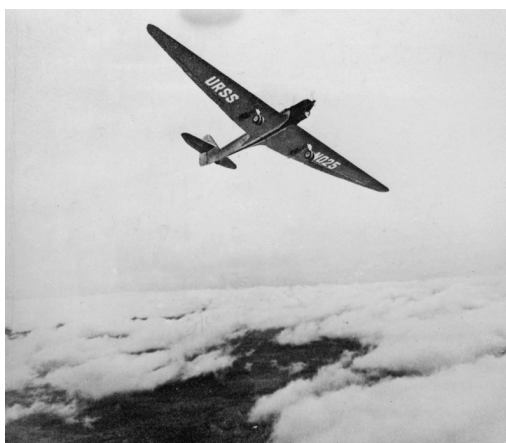


Рис. 12. АНТ-25 в полете, 1930-е гг.



Рис. 13. АНТ-25 в Музее В. П. Чкалова



Рис. 14. Спуск Ш-2 с парохода «Челюскин» на лед, 1933 г.

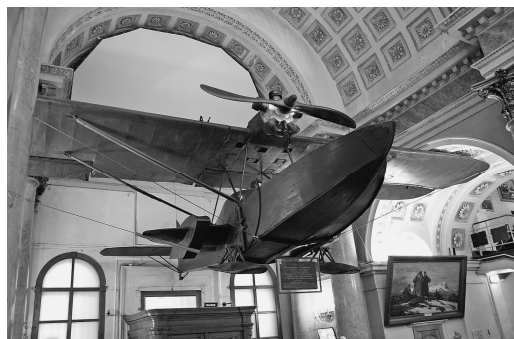


Рис. 15. Ш-2 в Музее Арктики и Антарктики



Рис. 16. Г-2 в Музее Гражданской авиации

По рассказам старейших работников музея, Ш-2 обнаружил на Гребном канале в Ленинграде сотрудник Всесоюзного арктического института Я. Я. Гаккель, один из участников экспедиции на «Челюскине». Самолет отреставрировали и в 1936 г. передали в музей ⁴.

Ш-2 с лыжным шасси подвешен на тросах. Для уменьшения веса самолета двигатель снят и заменен макетом. Отсутствуют также рули высоты и направления. «Родной» пропеллер заменен другим, изготовленным еще до революции воздухоплавательным отделом Русско-Балтийского вагонного завода (рис. 15).

Двухмоторный металлический моноплан Г-1 является гражданском вариантом бомбардировщика ТБ-1 (АНТ-4) Туполева. Когда в 1930-е гг. ТБ-1 как военные самолеты устарели, их стали переделывать в транспортно-пассажирские. Все вооружение снималось, проемы пулеметных турелей зашивали металлическим листом. Над открытой прежде кабиной пилотов монтировали крышу и делали боковые окна.

Многие демилитаризованные машины были приписаны к Управлению полярной авиации. Г-1 с бортовым номером СССР-Н317 в 1942 г. передали Енисейской авиагруппе УПА. 12 января 1944 г. во время перелета из Туруханска в Игарку с 11 пассажирами самолет попал в низкую облачность и отклонился от курса. Началось обледенение машины. Командир принял решение идти на вынужденную посадку. Наиболее подходящим для этого оказалось замерзшее озеро. Приземлились удачно, но уже в самом конце пробега Г-1 врезался в крутой берег. Носовая часть кабины разбилась, подломились стойки лыжи, вышла из строя радиостанция. Экипаж и пассажиры не пострадали, но при таких серьезных повреждениях Н317 взлететь, конечно, не мог, а отсутствие связи не позволяло сообщить о случившемся. Пропавший самолет начали искать через два дня, в воздух поднялись три АНТ-4. Через сутки Н317 заметил экипаж самолета Н315, все люди были спасены.

Потерпевший аварию Г-1 в конце 1960-х гг. вновь обнаружили летчики местных авиалиний. Летом 1983 г. газета «Воздушный транспорт» снарядила экспе-

⁴ Там же. С. 256.

дицию для изучения состояния АНТ-4 и вывоза самолета к месту восстановления. 27 августа 1983 г. Г-1 подняли в воздух на вертолете Ми-6 Норильского объединенного авиаотряда и доставили в аэропорт Игарки. Там его перегрузили в транспортный Ил-76 и спецрейсом отправили в Пулково, а затем перевезли в Выборг. Летом 1985 г. самолет восстановили в Выборгском авиационно-техническом училище гражданской авиации, при этом использовали двигатели и кабину от другого АНТ-4 – СССР-Н227. На следующий год Г-1 доставили в Музей истории гражданской авиации в Ульяновске. В 2008 г. самолет покрасили в цвета, более соответствующие его оригинальной окраске (рис. 16).

Находящийся в Музее ВВС разведчик Р-5 воссоздан из частей разбившегося в 1940-х гг. в горах Памира его транспортного варианта П-5, который выпускали в 1936–1937 гг. Пилотировал П-5, летевший по трассе Душанбе – Хорог, М. А. Кабанов. В тумане он потерял ориентировку и врезался в снежный склон на высоте 5 км, сломал обе ноги. Через трое суток другой самолет обнаружил место падения (Кабанов поджег П-5, чтобы подать сигнал). Спустя семь дней летчика эвакуировали. Ему ампутировали ноги, но началась гангрена и Кабанов скончался (рис. 17).

Остатки самолета пролежали на Памире более 40 лет. В 1985 г. восемь альпинистов, покоривших две вершины, названные пик Аэрофлота и пик Поликарпова, на обратном пути спустили обломки до высоты 4300 м, откуда за два рейса их забрал вертолет и доставил в аэропорт Душанбе. В мастерских Душанбинского объединенного авиаотряда началась работа по восстановлению реликвии. В нее включился и начальник монинского музея, который привез недостающие части двигателя М-17 и навигационные приборы. Были организованы две экспедиции на Памир, они нашли остатки еще двух П-5 и использовали их при реставрации. Но винт, капот двигателя, крылья, хвостовое оперение, масло- и бензобаки, приборную доску пришлось изготавливать фактически заново. Завершающую стадию восстановления – обтяжку перкалью крыльев и хвостового оперения – выполняли ветераны авиаремонтных мастерских в г. Айни по технологии 1930-х гг. Там же произвели окраску самолета. К концу 1992 г. реставрация закончилась. Она была сделана очень тщательно, можно было даже запускать двигатель.

В канун Нового года самолет в разобранном виде на Ан-12 переправили на аэродром Чкаловский, а оттуда автомобильным транспортом – в Монино. Сотрудники реставрационной мастерской смонтировали самолет в музейном ангаре, и в феврале 1993 г. он в торжественной обстановке был передан в экспозицию Музея ВВС.

Самолет представлен в варианте разведчика и бомбардировщика Р-5 с макетным вооружением. Создан в ОКБ Н. Н. Поликарпова в 1928 г. Принимал участие в боевых действиях на Халхин-Голе, в Испании, советско-финляндской войне, в начале Великой Отечественной войны (рис. 18).

И-17 (ЦКБ-15) – опытный истребитель конструкции Н. Н. Поликарпова, отличавшийся передовыми для того времени техническими решениями и совершенством внешних форм. Доставлен в Музей В. П. Чкалова летом 1940 г. с завода № 21 им. С. Орджоникидзе. До этого он экспонировался на Всемирной авиавыставке в Париже в 1936 г.

Самолет с отстыкованными крыльями поместили в сарай на берегу Волги. Он находился там до постройки музейного павильона, куда его переместили в 1947 г. При сборке И-17 из-за отсутствия одного колеса (оно было сломано при перевозке) на шасси установили колеса от истребителя Ла-5.

Испытывать И-17, как и многие другие поликарповские истребители, было поручено Чкалову. Об этом свидетельствует документ, присланный Поликарповым в ответ на запрос сотрудников музея о самолете И-17:

Самолет был эскизно спроектирован в январе-феврале 1934 года. Построен в апреле 1935 года. По назначению – это скоростной истребитель. Тов. Чкалов живо интересовался ходом проектирования ЦКБ-15 в нашем бюро, непосредственно наблюдая и за разработкой чертежей, и за работой в цехах. В качестве шеф-пилота нашего бюро В. П. Чкалов произвел 16 апреля 1935 года первый вылет и позже ряд других испытательных полетов на этом самолете⁵.

И-17 в серийное производство не поступил. Самолет недооценили, а зря – если бы этого не случилось, СССР уже в 1930-х гг. имел на вооружении истребитель, не уступающий немецкому «Мессершмитту» и английскому «Спитфайру».

Двигатель на самолете оригинальный, вооружение отсутствует. Кабина и приборная доска укомплектованы всеми необходимыми приборами и механизмами. Окраска самолета полностью соответствует первоначальной (рис. 19).

В 1934 г. в СССР появился скоростной бомбардировщик СБ (АНТ-40), созданный А. А. Архангельским под общим руководством Туполева. При проектировании была поставлена задача – скорость должна стать гарантом неуязвимости самолета. На испытаниях самолет развил скорость свыше 400 км/ч. В то время это был самый быстрый бомбардировщик в мире. Более того, СБ превосходил по скорости и современные ему истребители.

Высокие скоростные качества бомбардировщика были получены за счет его небольших размеров, тщательной аэродинамической отделки (в частности, впервые в СССР применили потайную клепку), мощных двигателей и скромного веса боевой нагрузки.

Серийное производство началось в 1936 г. Боевую проверку СБ прошли в Испании, воюя на стороне республиканских войск. До появления у противника усовершенствованных моделей «Мессершмиттов» самолет успешно применяли без истребительного прикрытия, причем экипажи СБ иногда сами нападали на вражеские бомбардировщики.

СБ использовался также во время военных конфликтов на Дальнем Востоке, в Монголии, Китае, Финляндии, он применялся в начальный период Великой Отечественной войны. С 1936 по 1941 г. было построено почти 7 тыс. этих самолетов.

В Музее ВВС находится восстановленный СБ. Зимой 1939 г. его экипаж в сложных метеоусловиях произвел вынужденную посадку на берег реки Укшум в Забайкалье. Самолет был обнаружен в 1969 г. сотрудниками ГВФ В. Кожарским

⁵ Авиация в музеях России... С. 29.

и К. Глушенковым, а корреспондент газеты «Воздушный транспорт» Е. А. Коноплев сфотографировал СБ и сообщил о нем в музей⁶.

В 1979 г. на вертолете Ми-8, а затем на самолете Ан-22 СБ перевезли на подмосковный аэродром Чкаловский. Сохранившиеся части машины передали на московский завод «Опыт» им. А. Н. Туполева. Восстановлением СБ занималась молодежная бригада из семи человек, им помогали ветераны завода. Работы продолжались около двух лет. 14 августа 1982 г. самолет был торжественно передан в экспозицию музея. Двигатели, приборная доска и приборы экспоната имитируются. Пулеметы выполнены в виде макетов (рис. 20).

Дальний бомбардировщик ДБ-3 (ЦКБ-30) был разработан в Центральном конструкторском бюро в бригаде, возглавляемой С. В. Ильюшиным, в 1936 г. В момент появления этот двухмоторный моноплан не уступал по скорости и бомбовой нагрузке немецким бомбардировщикам Ju-86 и He-111, превосходя их по дальности полета. Самолет находился на вооружении более пяти лет, участвовал в боевых действиях, были выпущены более 1500 машин этой марки.

ДБ-3, изготовленный на заводе № 39 в Москве в 1938 г., в 1980-е гг. обнаружили в Уссурийской тайге в 120 км от Комсомольска-на-Амуре. В 1942 г. он произвел вынужденную посадку на болото из-за остановки одного двигателя во время перелета из Комсомольска-на-Амуре в Хабаровск, получив минимальные повреждения – были помяты gondолы двигателей, передняя кромка крыла и лопасти винтов. Летчики вырубили из крыльев баки, чтобы сделать лодку и добраться по воде до жилья.

Таежную находку хотели восстановить для своего музея работники авиазавода в Комсомольске-на-Амуре. Самолет транспортировали из тайги вертолетом на внешней подвеске. От вибрации и воздушного потока вертолетного винта хвостовая часть ДБ-3 над аэродромом отломилась и упала на бетон с десятиметровой высоты. На заводе самолет решили не восстанавливать, и он попал на заводскую свалку, где пролежал несколько лет.

Спасли машину работники Иркутского авиазавода. В сентябре 1988 г. части бомбардировщика доставили на самолете Ил-76 в Иркутск. Из энтузиастов на заводе была создана бригада реставраторов. Самолет восстанавливали с использованием чертежей из ОКБ Ильюшина в нерабочее время с ноября 1988 по ноябрь 1989 г. Была воссоздана первоначальная окраска – маскировочная, с коричнево-зелеными разводами. На руле поворота появилась белая цифра «12», по числу постоянных участников реставрации – одна из немногих вольностей, которые позволили себе при восстановлении исторической машины.

После окончания работ самолет был осмотрен и принят по акту. Затем его разобрали по технологическим разъемам и доставили самолетом на Чкаловский аэродром. Оттуда он был переправлен на трейлерах в Монино, в том же месяце собран заводской бригадой и 21 декабря 1989 г. передан в Музей ВВС (рис. 21).

⁶ Коноплев Е. На край земли за самолетом. Киев: Основа, 2000. С. 209–217.



Рис. 17. П-5 над горами Памира, 1936 г.



Рис. 18. Р-5 в Музее ВВС



Рис. 19. И-17 в Музее В. П. Чкалова



Рис. 20. Бомбардировщик СБ в Музее ВВС



Рис. 21. Бомбардировщик ДБ-3 в Музее ВВС



Рис. 22. Тренировочный самолет УТ-1 в Музее техники Вадима Задорожного



Рис. 23. Борис Сафонов в кабине своего И-16, 1941 г.



Рис. 24. И-16 в Центральном военно-морском музее

В подмосковном Музее техники Вадима Задорожного экспонируется единственный подлинный довоенный самолет А. С. Яковлева – УТ-1. Он был разработан в 1935 г. для тренировки летчиков-истребителей. Выпускался серийно в 1937–1939 гг. Это одноместный самолет смешанной конструкции. Основой фюзеляжа являлась ферма из стальных труб, усиленная проволоочными расчалками. На нее надевался легкий деревянный каркас. Крыло было деревянным, обшитое полотном. Самолет мог выполнять весь комплекс высшего пилотажа, доступный истребителю И-16.

Большую часть УТ-1 распределили по истребительным частям. Дважды Герой Советского Союза В. И. Раков, летом 1940 г. являвшийся командиром 63-й авиабригады ВВС Черноморского флота, вспоминал:

Существовал такой легкий и удобный самолет, во многом схожий с По-2. Но если По-2 имел скорость всего сто километров в час, то УТ-1 легко держал 180–190 километров. Он был и комфортабельнее, отличался более тщательной отделкой и по внешнему виду походил на миниатюрный истребитель. Для его подготовки к полету требовалось меньше времени, чем уходило на дорогу от штаба до ангара. Собственно, он был всегда готов, как легковой автомобиль летом: вода, бензин и масло залиты, чтобы выехать, там нужно только нажать на стартер, а тут крутить винт ⁷.

Но, в отличие от У-2 (По-2), УТ-1 не прощал ошибок в пилотировании и безопасно летать на нем могли только хорошо подготовленные пилоты. Во время Великой Отечественной войны УТ-1 применялся в боевом варианте и как связной самолет.

Музейный УТ-1 находился в эксплуатации с 1940 г. В 1941 г. проходил испытания с пулеметом, о чем свидетельствует отверстие для ствола на капоте. Он поступил из музея ОКБ Яковлева, закрытого в 2009 г. из-за финансовых проблем (рис. 22).

⁷ См.: <http://www.airwar.ru/enc/other1/ut1.html>.

Представленный в Центральном военно-морском музее истребитель И-16 тип 28 конструкции Н. Н. Поликарпова был изготовлен в августе 1940 г. Это машина летчика-аса дважды Героя Советского Союза Бориса Феоктистовича Сафонова. 10 июля 1941 г. самолет поступил в 72-й смешанный авиаполк ВВС Северного флота. Машина досталась командиру 4-й истребительной эскадрильи старшему лейтенанту Сафонову. На левом борту была сделана надпись «Смерть фашизму!». На этом И-16 Сафонов провоевал около трех месяцев, выполнил более 100 боевых вылетов и сбил 13 (по другим данным – 17) немецких самолетов. За это время на самолете трижды поменяли мотор. 17 октября 1941 г. Сафонов, ставший к тому времени командиром полка, пересел на английский истребитель «Харрикейн». Он погиб во время боевого вылета 30 мая 1942 г. (рис. 23).

В 1943 г. И-16 Сафонова отправили на выставку «Военно-морской флот в Великой Отечественной войне» в Историческом музее в Москве. Перед этим выведенный из эксплуатации и разукomплектованный истребитель пришлось восстанавливать заново. Скрепили распиленный надвое фюзеляж, на крыльях установили макеты пушек, в кабине – недостающие приборы. На самолете нарисовали новые лозунги – «За Сталина!», «За Родину!».

После закрытия выставки самолет перевезли в Ленинград. Его доставили к расположенному в помещении биржи Военно-морскому музею и поставили на стилобат здания, за колонны. Так он простоял, прикрытый брезентом, почти четыре года. В 1948 г. сотрудники Военно-воздушной академии им. А. Ф. Можайского, отстыковав крылья, перетащили его через окно в один из залов музея. Там И-16 собрали и подвесили на тросах, предварительно сняв мотор.

В 1993 г. проводился ремонт самолета. Была восстановлена первоначальная окраска: сверху – темно-зеленая, снизу – серо-голубая. Надписи на борту закрашили, нанесли красные звезды и номер «51». Отреставрированный истребитель установили на колеса в атриуме нового здания музея, рядом находится его мотор⁸ (рис. 24).

Такова история 16 летательных аппаратов 1896–1940 гг. выпуска, хранящихся в российских музеях. Это малая часть авиационного музейного собрания нашей страны, которое насчитывает около 400 крылатых машин, но их историческая ценность огромна.

References

- Gromov, M. M. (1986) *Cherez vsiu zhizn' [Throughout the Entire Life]*. Moskva: Molodaia gvardiia.
- Konoplev, E. (2000) *Na kraï zemli za samoletom [To the Ends of the Earth for the Plane]*. Kiev: Osnova.
- Rybin, Iu. (1997) Samolety Borisa Safonova [Boris Safonov's Planes], *Aviamaster*, no. 3, pp. 19–23.
- Sobolev, D. A. (1993) *Otto Liliental i russkie pionery aviatsii [Otto Lilienthal and Russian Aviation Pioneers]*, *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki*, no. 2, pp. 67–79.
- Sobolev, D. A. (ed.) (2017) *Aviatsia v muzeiakh Rossii. Samolety, vertolety, dvigateli [Aviation in Russian Museums. Planes, Helicopters, Engines]*. Moskva: AMNIT.

⁸ Архив Центрального военно-морского музея; Рыбин Ю. Самолеты Бориса Сафонова // *Авиамастер*. 1997. № 3. С. 19–23.