

## РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВИАЦИОННЫХ МУЗЕЕВ И КОЛЛЕКЦИЙ

Работы по созданию собраний авиационных экспонатов начались в нашей стране ещё в XIX веке. Так, в одном из документов Главного инженерного управления от 28 сентября 1899 года о проекте «летающего велосипеда» Н.М. Митрейкина сообщалось о решении передать «модель кустика Митрейкина в музей Учебного воздухоплавательного парка».

После демонстрационных полётов первых самолётов интерес к авиации резко возрос. «В настоящее время в Москве положено начало основанию музеев воздухоплавания. Первый из таких музеев имеется при Императорском техническом училище. Здесь собраны различные части аппаратов, которые уже вышли из употребления в виду их устарелости или же порчи... Второй музей находится при политехническом обществе», – написано в журнале «Воздухоплаватель» за 1912 год. «Всероссийский аэро-клуб решил приступить к организации в Петербурге музея воздухоплавания», – информировал журнал «Вестник воздухоплавания» за тот же год.

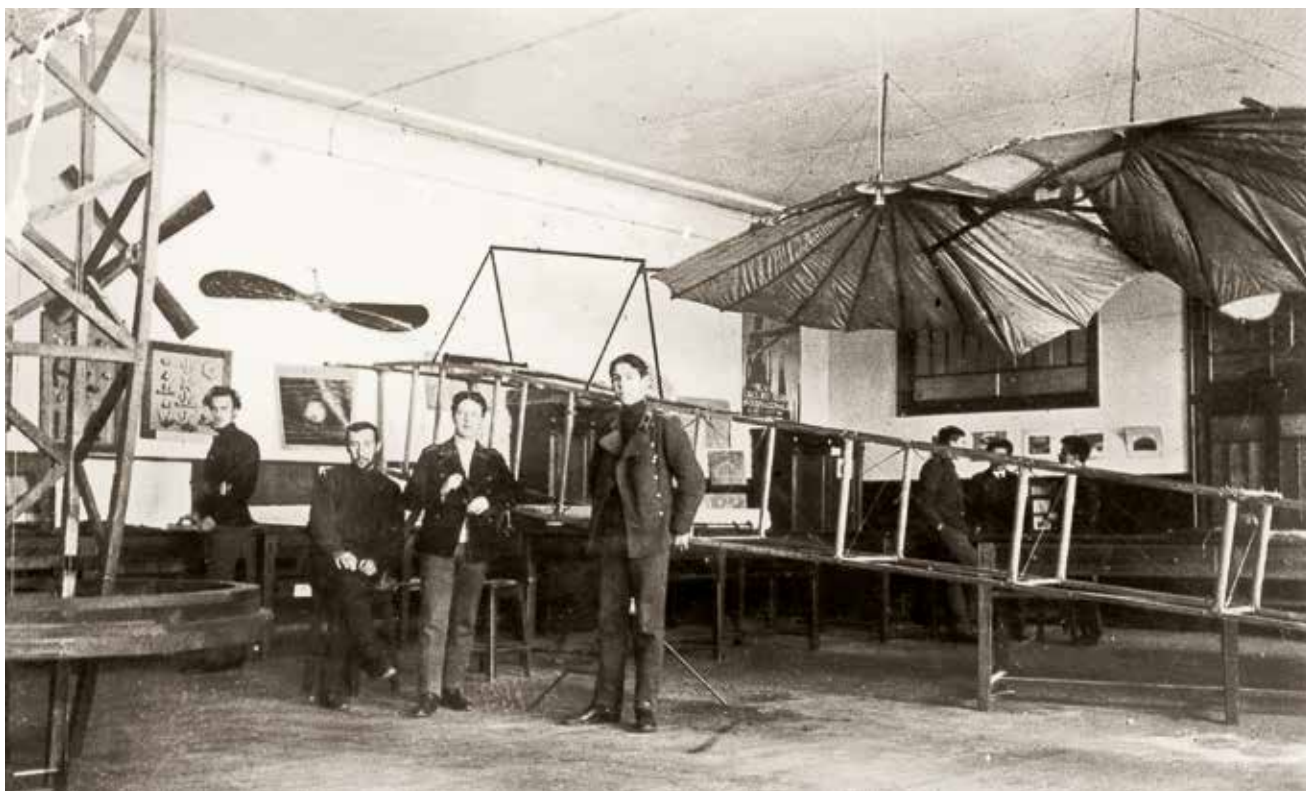
Но называть это музеями в полном смысле слова нельзя, это были скорее коллекции учебных предме-

тов, которые сейчас существуют во многих крупных ВУЗах.

Собрание авиационных исторических реликвий позднее появилось в Управлении Военно-воздушного флота России. В соответствии с законоуложением Российской империи каждый род войск должен был иметь свой музей, в котором хранилась бы память о славном прошлом.

В 1915 году обсуждался вопрос об учреждении при Императорском всероссийском аэроклубе музея по увековечению деятельности русских лётчиков во время войны. «Советом аэроклуба признано необходимым тщательно разработать этот вопрос и принять все зависящие меры к тому, чтобы всевозможные снимки и всякие предметы по воздухоплаванию и воздухолетанию в связи с войной, по возможности, были сосредоточены в аэроклубе», – писал секретарь ИВАК Василий Корн.

Большевиcтский переворот, выход России из войны с Германией и гражданская война нарушили все планы. Многие организации царской эпохи были расформированы, их коллекции разграблены,



Планер Лилиенталя в аэродинамической лаборатории Императорского технического училища



### Афиша Аэро-музея

империалистическая война предана большевиками забвению.

Первый в СССР авиационный музей открылся 1 декабря 1924 года. Он назывался Аэро-музей (или Аэроклуб-музей) и входил в состав Северо-западного отделения Общества друзей воздушного флота. Располагался в Ленинграде, в доме № 49 по проспекту Володарского. Музей не сохранился до нашего времени и не вошёл в основную часть книги, поэтому расскажем о нём подробнее.

Помощь при организации Ленинградского аэроклуба-музея (ЛАКМ) оказали студенты воздушного факультета Института путей сообщения. Они передали часть экспонатов, собранных в своё время преподавателем института профессором Н.А. Рыниным и членами воздухоплавательного кружка. Много материалов отдали музею ветераны лётного дела, участники мировой и гражданской войны, родственники первопроходцев российского неба. Среди исторических предметов были также уцелевшие реликвии ИВАК и Офицерской воздухоплавательной школы.

Полной описи экспонатов ЛАКМ не сохранилось. Известно, однако, что в коллекции имелись очень ценные вещи – старинные китайские воздушные змеи, фрагменты аэростатов и дирижаблей XIX века, первые авиационные моторы, в том числе двигатель О. Костовича 1880-х годов, коллекция старых воздушных винтов, военные самолёты и многое другое. Фирма «Юнкерс», работавшая в то время в СССР, передала пассажирский самолёт Юнкерс F-13, на котором за плату катали посетителей музея.

Во второй половине 1930-х годов для аэроклуба-музея наступило трагическое время. Сменив прежнее место расположения, аэроклуб-музей перебазировался по адресу Адмиралтейский проспект 12, затем переехал в здание музея А.В. Суворова и, наконец, в помещение бывшей Биржи, где его экспонаты поместили в подвальное помещение якобы до конца ремонта здания. Но ЛАКМ так и не открылся...

В 1937 году 125 экспонатов первого советского авиационного музея отправили в Москву, в Аэромузей им. М.В. Фрунзе. Среди них были восемь авиамоторов начала XX века. Некоторые из них позднее передали в музей ВВС в Монино. Остальные экспонаты ЛАКМ бесследно исчезли.

Старейший из ныне существующих музеев, Центральный Дом авиации и космонавтики в Москве, открыл двери для посетителей в 1927 году. Тогда он назывался Аэрохиммузей им. М.В. Фрунзе. За 90 лет существования этот небольшой по площади музей утратил большую часть своей некогда замечательной коллекции, но выжил. С описания его истории и начинается эта книга.

В 1940 году в городе Чкаловск (бывший Василёв), где родился и вырос знаменитый лётчик Валерий Павлович Чкалов, открылся посвящённый ему мемориальный музей. Он обладает ценной коллекцией, ведь четыре из пяти экспонируемых самолётов – подлинные образцы 1930-х годов.

В годы Великой Отечественной войны большую популярность получили выставки немецкой трофейной техники. Там было немало самолётов люфтваффе. Первая такая экспозиция появилась летом 1942 года в Москве в одном из ангаров Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. В следующем году в Центральном парке культуры и отдыха им. М. Горького была представлена новая, более масштабная коллекция военных трофеев. Её обычно называют выставкой трофейной техники, но в соответствии с постановлением Комитета Обороны СССР она имела статус Музея трофейного вооружения и техники. Рядом с танками и артиллерийскими орудиями было установлено около 20 немецких истребителей, бомбардировщиков и транспортных самолётов. За пять лет существования экспозицию посетили 7,5 млн че-



Советские и иностранные самолёты в БНТ ЦАГИ



**Трофейные самолёты в Центральном парке культуры и отдыха им. М. Горького**

ловек. Показы трофеев войны, в том числе самолётов, проводились и во многих других городах.

Для специалистов в помещении Бюро новой техники ЦАГИ организовали выставку военных самолётов. Там была представлена не только техника люфтваффе, но и советские Як-1, МиГ-3, Ил-2, Пе-2 и др., а также самолёты-истребители союзников Р-39 «Аэрокобра», Р-51 «Мустанг», Р-40 «Томагавк», Хоукер «Харрикейн».

Весной 1944 году в Ленинграде открылась выставка (с 1946 года – музей) обороны Ленинграда. Среди тысяч экспонатов находились истребитель Ла-5 Героя Советского Союза Г.Д. Костылева, истребитель Як-7Б дважды Героя Советского Союза П.А. Покрышева, истребитель И-16 Героя Советского Союза А.Г. Ломакина, бомбардировщик ДБ-3 Героя Советского Союза М.Н. Плоткина, в 1941 году участвовавший в первых налётах советской авиации на Берлин, штурмовик Ил-2 гвардии капитана Ф.М. Павлюченко.

Все эти самолёты могли бы стать основой для нового авиационного музея или пополнить существующие. Но этого не произошло. Музей трофейного вооружения и техники в Москве был закрыт в 1948 году, тогда же ликвидировали и Музей обороны Ленинграда. Самолёты и другую технику отправили на переработку. Часть собрания БНТ ЦАГИ попала в Московский авиационный институт, где была утили-

зирована в начале 1970-х годов. Самолёты можно было бы передать в музей ВВС в Монино, но, к сожалению, тогда не нашлось здравомыслящих людей, которые по примеру сотрудников танкового музея в Кубинке сохранили бы экспонаты, попавшие к нам по ленд-лизу или в виде трофеев.

На протяжении многих лет в СССР не возникало новых авиационных музеев, а коллекции двух существующих практически не расширялись. У государства были другие насущные задачи – восстановление разорённой войной страны, борьба с «врагами народа» и «безродными космополитами», создание ракетного ядерного оружия... К тому же тогдашние руководители страны попросту не понимали, зачем собирать и хранить «старьё». Только в 1956 году при московском отделении ЦАГИ появился небольшой Научно-мемориальный музей Н.Е. Жуковского. Благодаря этому был спасён бесценный исторический артефакт – планер немецкого пионера авиации Отто Лилиенталя, убранный в период «борьбы с космополитизмом» из экспозиции Центрального Дома авиации на неотапливаемый склад.

Ситуация изменилась в 1960-е годы после появления в подмосковном посёлке Монино Центрального музея ВВС. Он был создан по инициативе монинской Военно-воздушной академии и имел все возможности для развития, так как рядом были



**В зале гражданских самолётов музея ОКБ «Як»**

академия с кадрами авиационных специалистов и ремонтными мастерскими, а также аэродром, на который могли садиться будущие самолёты-экспонаты и на котором их можно было располагать. Это не замедлило дать результат. В год открытия в музее было 13 летательных аппаратов, десять лет спустя – 40, сейчас – 194. Собрана уникальная коллекция авиадвигателей. Это крупнейший авиационный музей страны, четвёртый по числу имеющихся летательных аппаратов в Европе и восьмой в мире.

1961–1974 годы были периодом бурного роста числа музеев авиастроительных заводов. Это связано с реформами Н.С. Хрущёва – отказом от жёсткой централизации экономики и появлением у предприятий некоторой самостоятельности в принятии решений. Заводские музеи были небольшими, тем не менее некоторые из них располагали самолётами и двигателями. К настоящему времени таких музеев семь, в них выставлено 14 летательных аппаратов и около 50 авиадвигателей. Посещение заводских музеев возможно по предварительному согласованию с администрацией предприятия.

Музеи появились и при авиационных конструкторских бюро. Лучшей коллекцией обладал музей ОКБ А.С. Яковлева. Там находились довоенный спортивно-тренировочный самолёт УТ-1, знаменитый истребитель военных лет Як-9, учебно-тренировочный истребитель Як-11, первый реактивный истребитель Як-15 и другие самолёты Яковлева. К сожалению, около 10 лет назад из-за финансовых проблем музей пришлось закрыть. Но экспонаты не пропали – они переданы на хранение в Музей техники Вадима Задорожного.

Со второй половины 1970-х годов получили развитие музеи при учебных и боевых авиационных центрах. Это Музей гражданской авиации в Ульяновске, два музея Дальней авиации (в Дягилево и Энгельсе), Музей военно-транспортной авиации в Иваново, Музей ВВС Северного флота в Сафоново, Музей вертолётов в Торжке. Крупнейшим из них является ульяновский музей с коллекцией из 40 самолётов и вертолётов.

Есть музеи и при авиационных ВУЗах. Лучшим из них, несомненно, является Центр истории авиационных двигателей при Самарском университете им. С.П. Королёва. Благодаря подвижнической деятельности основателя Центра В.А. Зрелова там собрано 55 образцов двигателей, некоторые из которых являются истинными раритетами.

В постсоветское время получили развитие музеи при авиационно-ремонтных заводах. Первый и самый большой из них – музей авиационной техники в Таганроге. В те годы страна под давлением Запада пошла на значительные сокращения обычных вооружений. Одна из баз ликвидации боевой авиационной техники находилась под Таганрогом. Руководители базы выступили с инициативой сохранить хотя бы по одному экземпляру утилизируемых летательных аппаратов и создать на местном авиаремонтном заводе музей. Сейчас в нём насчитывается 13 самолётов и вертолётов и 11 авиадвигателей.

Всё это сравнительно небольшие и часто тематические музеи. Между тем ещё до войны вынашивался замысел крупного национального авиационного музея. По воспоминаниям сотрудника ЦАГИ А.И. Яковлева, в 1940 году в Москве намеревались создать Всесоюзный музей авиации. Экспонаты свозили в хранилище в одном из эллингов расформированного «Дирижаблестроя» в посёлке Долгопрудный. Во время войны они погибли.

В 1962 году сотрудники Центрального Дома авиации и космонавтики обратились к Н.С. Хрущёву с призывом создать на Центральном аэродроме в Москве Государственный музей авиации и космонавтики «который был бы по своему содержанию и внешнему виду лучше, чем аналогичные музеи за рубежом», но реакции не последовало.

Новый всплеск интереса к идее национального авиационного музея возник в конце 1980-х годов на волне демократических преобразований. Маршалу авиации, председателю Комитета ветеранов войны Алексею Силантьеву и известному лётчику-испытателю генерал-лейтенанту Валерию Меницкому удалось «пробить» в Министерстве обороны решение о создании такого музея на выведенном из эксплуатации Центральном аэродроме (бывшая Ходынка – место, где зарождалась отечественная авиация). В начале 1990-х там начали собирать экспонаты для музея, организовав из них временную выставку авиационной техники. К концу десятилетия на ней было уже полсотни самолётов и вертолётов, полученных от организаций Министерства обороны. Правда, все они были послевоенных лет выпуска.

В 2002 году земли Ходынки, более 100 гектаров, передали под жилую застройку. Но оставалось ещё место с взлётно-посадочными полосами. Там правительство Москвы обещало возвести грандиозный торгово-развлекательный комплекс «Авиапарк», часть которого должен был занять Национальный



### Проект Национального музея авиации и космонавтики на Ходынке

музей авиации и космонавтики площадью 40 тыс. кв. метров (для сравнения – экспозиционная площадь Центрального Дома авиации и космонавтики равна 900 кв. метрам). Помещение авиационной части музея длиной более 300 метров по форме должно было напоминать крыло самолёта, а 47-этажная вертикаль башни силуэтом ассоциироваться с первыми космическими ракетами С.П. Королёва. Предполагалось создать самый большой в мире музей авиации и космонавтики.

Но «Авиапарк» построили в сильно урезанном виде, и места для музея там не нашлось. Выставка авиационной техники на Ходынке в 2000-х годах осталась без финансирования и охраны и превратилась в свалку изуродованных вандалами летательных аппаратов. Спасибо Вадиму Николаевичу Задорожному, который в 2011 году забрал часть экспонатов в свой частный Музей техники и отреставрировал их.

Сейчас периодически появляется информация о планах создания Национального музея авиации то в Жуковском, то в Парке «Патриот» в Кубинке. Считаю, что такой новый музей не нужен, он уже есть. Это Центральный музей ВВС в Монино с богатейшей коллекцией экспонатов. В нём собраны сотни военных, гражданских и экспериментальных самолётов, вертолётов, ценное собрание авиадвигателей. Нужно только выделить средства на обустройство этого музея, на меры по обеспечению сохранности летательных аппаратов, большая часть которых стоит под открытым небом.

Образцы авиационной техники имеются не только в авиационных музеях. В процессе работы над книгой выявлено более десяти научно-технических и военных музеев, демонстрирующих летательные аппараты и двигатели. Некоторые из экспонатов уникальны. Это, в частности, авиадвигатели фирм «Мерседес», «Рено», «Санбим» времён Первой мировой войны (Политехнический музей), первый советский самолёт-амфибия Ш-2 (Музей Арктики и Антарктики), истребитель И-16 лётчика-аса Б.Ф. Сафонова (Центральный военно-морской музей), прекрасно сохранившийся истребитель Як-1, построенный на личные сбережения пилота Ф.П. Головатого (Саратовский областной музей краеведения), подлинные истребители Як-3 и Як-9 (Музей техники Вадима Задорожного), полностью аутентичный бомбардировщик Ту-2 (Музей «Боевая слава Урала»).

Сейчас в музеях нашей страны около 400 летательных аппаратов и почти столько же авиадвигателей. 95 из них внесено в реестр «Памятники науки и техники в музеях России». Это богатое историческое наследие. Но его надо сохранить для потомков. Беда в том, что большинство самолётов и вертолётов хранится на улице, а это означает, что если не принять меры (например, установить лёгкие пропускающие свет навесы, как сделали в музее Великой Отечественной войны), то в условиях российского климата через несколько десятилетий они будут утрачены.

В отличие от стран Запада, в отечественных музеях сравнительно мало самолётов, созданных за

### Самолёты, вертолёты и двигатели в музеях России (по состоянию на конец 2016 года)

| Музеи   | Год создания* | Летательные аппараты |                 |       | Двигатели |
|---|---------------|----------------------|-----------------|-------|-----------|
|   |               | оригиналы            | восстановленные | копии |           |
| Центр. Дом авиации и космонавтики (Москва)    | 1927          |                      |                 |       | 8         |
| Политехнический музей (Москва)                | 1935          |                      |                 |       | 7         |
| Мемориальный музей В.П. Чкалова (Чкаловск)    | 1940          | 5                    |                 |       | 1         |
| Саратовский областной музей краеведения       | 1944          | 2                    |                 |       |           |
| Центр. военно-морской музей (С.-Петербург)    | 1948          |                      | 1               |       | 1         |
| Научн.-мемор. музей Н.Е. Жуковского (Москва)  | 1956          |                      | 1               |       | 1         |
| Центральный музей ВВС (Монино)                | 1960          | 159                  | 9               | 15    | 113       |
| Музей истории УМПО (Уфа)                      | 1961          |                      |                 |       | 18        |
| Музей НПО «Сатурн» (Рыбинск)                  | 1963          |                      |                 |       | 23        |
| Центральный музей Вооружённых Сил (Москва)    | 1965          | 18                   |                 |       |           |
| Музей НАЗ «Сокол» (Нижний Новгород)           | 1966          | 7                    |                 | 2     |           |
| Музей ПАО «Кузнецов» (Самара)                 | 1967          |                      |                 |       | 10        |
| Музей «Пермские моторы» (Пермь)               | 1968          |                      |                 |       | 14        |
| Музей Иркутского авиазавода                   | 1968          | 3                    | 1               | 1     | 13        |
| Музеи МВЗ им. М.Л. Миля (Москва)              | 1970          | 14                   |                 |       |           |
| Музей Дальней авиации (Рязань)                | 1975          | 7                    |                 |       |           |
| Музей ВВС Северного флота (Сафоново)          | 1976          | 10                   | 8               | 4     | 10        |
| Музей гражданской авиации (Ульяновск)         | 1983          | 33                   | 1               | 2     | 8         |
| Музей военно-транспортной авиации (Иваново)   | 1984          | 8                    |                 |       |           |
| Музей вертолётов (Торжок)                     | 1989          | 14                   |                 |       |           |
| Центр истории авиац. двигателей (Самара)      | 1991          |                      |                 |       | 55        |
| Музей Великой Отечественной войны (Москва)    | 1995          | 14                   | 2               | 13    | 8         |
| Музей авиационной техники 325 АРЗ (Таганрог)  | 1995          | 13                   |                 |       | 11        |
| Музей Дальней авиации (Энгельс)               | 2000          | 22                   |                 |       |           |
| Парковый комплекс истории техники (Тольятти)  | 2001          | 31                   |                 |       |           |
| Музей истории ав. двигателестроения (Гатчина) | 2002          |                      |                 |       | 17        |
| Музей АО «Климов» (С.-Петербург)              | 2002          |                      |                 |       | 12        |
| Музей 121 АРЗ (Кубинка)                       | 2003          | 10                   |                 |       |           |
| Музей «Боевая слава Урала» (Верхняя Пышма)    | 2007          | 11                   | 8               | 12    |           |
| Музей техники В. Задорожного (Архангельское)  | 2010          | 24                   | 6               | 4     | 11        |
| Музей Мирового океана (Калининград)           | 2012          | 1                    |                 |       |           |
| Музей истории г. Жуковского...                | 2012          | 2                    |                 |       |           |
| Нижегородский музей техники...                | 2012          | 6                    |                 |       |           |

\* Для неавиационных музеев указан год появления в них первого летательного аппарата или двигателя.

первые 40 лет авиации. Их доля составляет менее 10 процентов. Этому есть несколько причин: недолговечность первых самолётов деревянно-полотняной конструкции, отсутствие достаточного количества авиационных музеев в 1920-е – 1950-е годы, бездумная тотальная утилизация устаревшей авиационной техники. Так как найти пригодный для восстановления самолёт возрастом 70 и более лет в наши дни маловероятно, многие музеи пошли по пути замены подлинных образцов их полноразмерными копиями. В Центральном музее ВВС макеты составляют 9% от общего числа летательных аппаратов, в Музее ВВС Северного флота – 18%, в Музее «Бое-

вая слава Урала» – 37%. Убеждён, что это неверный путь, ведущий к «замусориванию» музеев и вводящий в заблуждение посетителей. Согласно определению в «Советском энциклопедическом словаре», музей – это «учреждение, осуществляющее комплектование, хранение, изучение и популяризацию памятников естественной истории, материальной и духовной культуры».

Предпочтителен другой подход – обмен экспонатами или их покупка в других музеях. Данная книга, содержащая полную информацию о коллекциях летательных аппаратов и авиационных силовых установок, может стать помощником в этой работе.