



Перед началом заседания правления Партнерства «Безопасность полетов» 31.10.2007 состоялась церемония награждения специальным призом заслуженного пилота СССР, первого командира экипажа Ту-144 Кузнецова Б.Ф., который 31 октября 1977 г. совершил первый регулярный рейс самолета этого типа по маршруту «Москва – Алма-Ата». В выступлениях прозвучало, что в России осталось три экземпляра Ту-144, и один из них – в музее Ульяновского высшего авиационного училища. Далее выяснилось, что легенда мировой космонавтики Алексей Леонов при посещении этого музея отметил, что состояние самолета, находящегося в коллекции, «очень достойное, если учесть те тяжелые времена, которые пережила вся наша авиация».

## ГОЛОВНОЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ ГА

**В** конце 1980-х в Министерстве гражданской авиации было принято решение о создании на базе только что открывшегося Центра ГА СЭВ в Ульяновске отраслевого музея истории гражданской авиации. Сотрудники Центра с радостью восприняли эту новость и работа закипела. По всей стране поисковыми группами, энтузиастами отыскивались авиационные раритеты. Одни самолеты, находившиеся на хранении, еще можно было поднять в воздух, другие, ожидавшие разделки, были уже не в состоянии долететь до музея, третьи вообще лежали вверх шасси где-то на склоне гор...

*«Ульяновский» Ту-144 – последний из тех, что выставлялись в Ле Бурже (фото сделано именно там). Что касается его сохранности – это лучший из оставшихся бортов, салон сохранен практически полностью, а уж после реставрации...*

Прибытие или доставка в фюзеляже Ил-76 очередного экспоната были праздником для всего коллектива Центра ГА СЭВ. Воздушные суда и сейчас стоят, в основном, в той же оче-



редности, в которой когда-то прибывали. Например, один из первенцев коллекции – небольшой самолетик сельхозавиации М-15, а рядом с ним красавцы-лайнеры: «Туполевы», «Ильюшины», «Антоновы». Говорить о каждом из них можно лишь в превосходной степени. Ведь все они были когда-то в чем-то первыми и не только в нашем Отечестве, но и в мире! Для достойного рассказа о каждом из

них будет мало специального номера «Авианорамы», в простом перечислении экспонатов музея нет особого смысла. Поэтому отметим некоторые факты биографии самых-самых...

Неподалеку от входа – Ту-104, первый в мире реактивный пассажирский лайнер. На несколько лет обогнали мы тогда американцев и весь капиталистический мир в производстве реактивных пассажирских кораблей!



А конкуренция была жесточайшая. Английский реактивный лайнер «Комета» поднялся в воздух раньше нашей «тушки», но вскоре потерпел катастрофу – разрушился на высоте 10 тыс. м над Средиземным морем. Советский самолет нельзя сравнивать ни с одним существующим в мире, сообразала иностранная печать, – это все равно, что пересечь с лошади на автомобиль. Технические характеристики говорили за себя сами: скорость 850 км/ч, высота 9 тыс. м, количество пассажиров – до 115 человек. Ту-104 пользовался большой популярностью на различных авиационных салонах: в Лондоне, Париже, Нью-Йорке, Ванкувере. Летать на таком самолете было доверено лучшим из лучших, а обучали асов ульяновские инструкторы, которые первыми освоили эту хорошую, но строгую в пилотировании машину. К сожалению, Ту-104 после окончания эксплуатации был основательно утилизирован, целых машин остались единицы, и одна из них – в Ульяновске.

Вообще коллекция туполевских авиалайнеров в музее подобрана уникальная, весь модельный ряд: Ту-104, Ту-124, Ту-116, Ту-114, Ту-134, Ту-154, Ту-144. Кстати, Ту-114 – один из оставшихся четырех.

Особенно хочется отметить Ту-134. Количество перевезенных этим самолетом пассажиров близится к полумиллиарду. В связи с недавним юбилеем замечательного режиссера Эльдара Рязанова нельзя не вспомнить, что в его комедии «Невероятное приключение итальянцев в России» Ту-134 сыграл одну из главных ролей. Вот что вспоминает сам Эльдар Александрович: «Самолетная эпопея снималась на Ульяновском аэродроме, в школе летчиков. Заместитель начальника училища Иван Антонович Таращан предложил: «Возьмите письмо из Министерства ГА, в котором мне позволят летать с нарушением инструкции, и я выполню трюк». В министерстве никто не хотел брать на себя ответственность за возможные негативные последствия. И мы вернулись в Ульяновск без этого письма. И Таращан... сделал трюк шесть раз подряд! При этом было выполнено его требование: «Машины – только легковые, за рулем – только летчики: в этой чрезвычайной ситуации им будет легче ориентироваться мгновенно и безошибочно».

Рядом с межконтинентальным лайнером Ту-114, на котором Н.С. Хрущев летал в Америку, расположился его предшественник Ту-116 – один из двух экземпляров самолета, переоборудованного специально для Хрущева

*Исторический АНТ-4 (ТБ-1) – первый в мире цельнометаллический двухмоторный тяжёлый бомбардировщик свободнесущей монопланной схемы. Серийно производился в 1929–1932 гг. После снятия с вооружения ТБ-1 передавались в ГВФ, где под обозначением Г-1 применялись для транспортных перевозок. Этот экземпляр самолета АНТ-4 в свое время был восстановлен курсантами Выборгского авиационного технического училища гражданской авиации. Генератором этого мероприятия тогда выступил Ю.П. Дарымов – ныне руководитель НП «Клуб ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации»*



*Тот самый «небесный тихоход». Сотрудники музея несколько месяцев колдовали над ветераном, чтобы он предстал в первозданном виде, а затем перевезли на главную площадь училища, чтобы устроить праздник всем, кому дорога история нашей авиации и страны.*

*Начались проектные работы по восстановлению салона «самолета Хрущева» – Ту-116. Прежний салон, сделанный в основном из дерева, сгнил и полностью утрачен. Как часто бывает в таких случаях, вовремя фото сделать не догадались. Поэтому теперь каждое воспоминание тех, кто его видел, на вес золота.*





и Булганина в летающий салон из стратегического бомбардировщика Ту-95. Согласно проекту, он мог перевозить 400 кг багажа и до 24 пассажиров, включая обслуживающий персонал и охрану. В правительственный авиаотряд «116-й» принят не был. Неофициальная версия отставки: его забраковал сам Никита Сергеевич – трап под хвостом самолета не обеспечивал необходимой торжественности прибытия первого лица. И летали на нем различные делегации, комиссии, военачальники, ответственные работники МАП. Среди его пассажиров был и первый космонавт Земли Юрий Гагарин.

Не менее впечатляет коллекция «Илов». Здесь, кроме гражданских машин, есть даже бомбардировщик Ил-28. Особое внимание всегда проявляется к рабочей лошадке Аэрофлота – Ил-18. По своим летно-техни-

ческим характеристикам он принадлежал к числу передовых самолетов 1960–1970 гг. и стал первой машиной, нашедшей широкий спрос за рубежом – его закупило 17 стран! Ил-18 был проверен на соответствие нормам ИКАО и получил международный сертификат летной годности. На трассах Аэрофлота Ил-18 царствовал 20 лет, и на его долю приходилась треть всех пассажирских авиаперевозок.

В годы перестройки музей пережил нелегкие времена, вплоть до нашествия мародеров. Если бы не твердая позиция руководства училища, которое взвалило на свои плечи бремя полного обеспечения музея, вряд ли сохранился бы для истории этот памятник науки и техники.

Теперь можно сказать, что музей переживает второе рождение. Только за прошедший год был отреставрирован и торжественно открыт легендар-

ный самолет По-2, специалистами компании «Волга-Днепр» отреставрированы и покрашены самолеты МиГ-25, Ил-28, Л-29, впервые за долгие годы Росавиацией были выделены средства на восстановление салонов самолетов Ту-104, Ту-124. Недавно удалось вернуть на прежнее место, предварительно покрасив заново, еще один раритетный экспонат – вертолет Ми-1. То, что за это пришлось побороться с областной ГИБДД, восстановившей своими силами вертолет, свидетельствует об особенном интересе ульяновцев (не только авиаторов) к авиационной технике.

Ректор УВАУ ГА Сергей Краснов отмечает, что за последнее время наметились положительные сдвиги по отношению к уникальному музею – Федеральным агентством воздушного транспорта и в прошлом, и в этом году были выделены значительные средства на ремонт авиатехники. Этим летом были отреставрированы самолеты АНТ-4, Як-12. Большое, конкретное внимание проблемам музея уделяет губернатор Ульяновской области. Деньги на реставрацию салона Ту-144 выделены правительством Ульяновской области. Поэтому она идет полным ходом и завершится к началу 2008 года.

Все это дает нам возможность надеяться на полное возрождение уникального учреждения.

**Олег КУЛИКОВ,**  
редактор газеты «Взлетная полоса»,  
специально для журнала  
«Авиапанорама»

*Участники  
выездного совещания  
по вопросам  
безопасности  
полетов  
в гражданской  
авиации,  
которое проводил в  
Ульяновском высшем  
авиационном  
училище ГА  
28 июля 2007 г.  
министр  
транспорта  
Российской  
Федерации  
И.Е. Левитин.*

