

РАРИТЕТЫ ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ В ЭНГЕЛЬСЕ



Аэродром Энгельс организован в 1930-е годы и до начала 1990-х считался режимным. В те годы любое упоминание о нем в печати пресекалось цензурой. Сегодня это название часто мелькает на страницах газет и журналов, и не только потому, что там дислоцируется главная группировка стратегической авиации страны, но и благодаря музею Дальней авиации.

Все экскурсии в музей обычно начинаются со стендов, рассказывающих о боевом пути Дальней авиации и ее специалистах. Но основой музея все же являются самолеты, которые притягивают к себе и школьников, и ветеранов. Эти, теперь навеки застывшие, машины удалось отстоять в период массовой утилизации отечественных ВВС. Линейку самолетов открывает топливозаправщик ЗМС-II – единственный из 85 построенных в Москве машин. Когда-то эти самолеты составляли основу стратегической авиации, создав паритет американским

ядерным вооружениям. Огромные грузоподъемность и дальность полета в сочетании со скоростью, доходившей до 950 км/ч, позволяли машине доносить смертоносный груз до материка, отделенного от Евразии океанами, и вернуться домой. Но время шло, и, еще не потерявшие свою силу, они были переоборудованы в воздушные танкеры, способные передать стратегическим ракетноносцам тонны керосина, чтобы помочь им решить боевую задачу.

Рядом с ним пристроился ракетноносец Ту-95К-22 с турбовинтовыми двигателями, также сохранившийся в единственном экземпляре. Под его крылом свободно размещались крылатые ракеты Х-22 класса «воздух-поверхность». Ракета Х-22 способна поражать наземные и надводные цели на огромных расстояниях от самолета-носителя. В свое время между А.Н. Туполевым и В.М. Мясищевым разгорелась нешуточная борьба за лидерство в области создания само-



летов межконтинентальной авиации. На этапе ее становления победителем вышло ОКБ-23 во главе с Мясищевым. Дело дошло до того, что самолет Ту-95 в 1960-е годы признали устаревшим. Спасло машину лишь расформирование ОКБ-23. Впоследствии за отсутствием других типов самолетов аналогичного назначения Ту-95 переделали в вариант «МС», оснастив его малогабаритными ракетами большой дальности.

Следом за сверхтяжелыми машинами на музейной стоянке застыли самолеты семейства сверхзвуковых Ту-22. Среди них есть ракетно-носцы, постановщик помех и редчайший экземпляр учебно-тренировочного Ту-22У. Трудно дался этот самолет и промышленности, и экипажам Дальней авиации, но спустя десятилетия, когда машина была доведена до нужной кондиции, летчики не хотели расставаться с ним.

Напротив линейки боевых машин расположились «школьные парты» летчиков и штурманов. Это самолеты первоначального обучения Л-29, Л-39, учебно-боевой Ту-134УБ-Л, предназначенный для подготовки пилотов самолетов типа Ту-22М, и учебно-штурманский Ту-134Ш с грузом бомб. На этих машинах в Тамбовском и Челябинском училищах прошли подготовку несколько поколений авиаторов.

Есть в экспозиции музея и иные экспонаты, включая транспортные самолеты Ан-2, Ан-12Б, Ан-24Т и даже Ил-62, также принадлежащий Дальней авиации, а также крылатые ракеты Х-20, Х-22, Х-15 и Х-55. Все они сохранились в хорошем состоянии. Большая заслуга в этом принадлежит ветеранам Дальней авиации, и прежде всего директору музея С.А. Воронову.

У каждого экспоната своя история. Например, с Ан-2, занимающего одно из почетных мест музейной стоянки, в Энгельсе проходили парашютную подготовку летчики-космонавты первого набора.

Музей Дальней авиации – одно из главных достопримечательностей г. Энгельса. Среди его посетителей немало знаменитостей, в частности актер Кирилл Лавров. Почетный гость – нынешний президент США Барак Обама. От учащихся же просто нет отбоя. И это радует. С одной стороны, наглядная демонстрация, что мы «не лыком шиты», а с другой – патриотическое воспитание подрастающего поколения.

Николай ЯКУБОВИЧ.
Фото **Александра МУХИНА**

