



Антон Михайлович Нестеров, заместитель директора музея



Кабина Ту-154



Кабина учебно-тренировочного самолёта Як-18

НЕБО, САМОЛЁТ, ЛЮДИ

Улица Взлетная, парк Авиаторов и, конечно, аэропорт Пулково, которому 24 июня исполнилось 85 лет... Московский район связан с авиацией нерушимыми узлами. Одна из таких связей – Музей гражданской авиации, который находится в Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации. Попастъ в музей можно по предварительной записи, что и сделал наш корреспондент. Пройдемся по страницам истории авиации и посидим за штурвалом.

МУЗЕЙ В ФАКТАХ

Объединённый музей гражданской авиации в Санкт-Петербурге является результатом соединения двух родственных по тематике музеев: Музея истории Академии гражданской авиации и Музея истории Ленинградского управления гражданской авиации.

В марте 1993 года к музею истории Академии гражданской авиации был присоединен музей авиопредприятия «Пулково» и появился объёмный

учебно-тренировочный центр. Это бывший тренажер, и когда самолет прекратили эксплуатировать, музейю предложили забрать его. Кабину разобрали на множество мелких фрагментов, сняли все приборы и агрегаты. Её отдельно транспортировали краном. Более двух лет кабину кропотливо восстанавливали, и в 2014 году, к юбилею авиакомпания «Россия» открыли для посещения.

Из окошка виден пульт инструктора. Тренажер нужен, чтобы отрабо-

русские летчики, – продолжает экскурсию Антон Нестеров.

Среди выпускников школы знаменитые авиаторы: Сергей Уточкин, Михаил Ефимов, Евгений Руднев, Петр Нестеров. На уникальной фотографии запечатлены первые два выпуска авиационного отделения школы. На переднем плане – Петр Нестеров, который впервые исполнил фигуру высшего пилотажа «мёртвая петля».

Выдающемуся авиатору Александру Можайскому посвящена отдельная витрина. Он впервые изобрел тяжелый летательный аппарат на паровых двигателях. Напротив висит вымпел Императорского всероссийского авиаклуба – это подарок Александра Никольского, сына одного из командиров самолета «Илья Муромец», история которого примечательна в

ной историей гражданской авиации. Здесь есть возможность рассмотреть кабину учебно-тренировочного самолёта Як-18, и кабину поршневого самолёта Ил-14, который был основной машиной в 1950-х годах, с которого началось время массовых перевозок. Самолет Ил-14 был комфортабельным, экипаж состоял из нескольких человек. Он уже был комфортабельным, а экипаж состоял из нескольких человек.

В составе экспозиции – печально известные «черные ящики», которые, оказывается, вовсе не черные, а ярко-оранжевого цвета, чтобы их всегда можно было найти на месте катастрофы.

– Ящики используются не только во время авиакатастроф, но и



Витрина, посвященная авиатору Петру Нестерову

рии Академии гражданской авиации был присоединен музей авиапредприятия «Пулково», и появился объединенный музей Академии гражданской авиации и авиапредприятия «Пулково». За дату основания объединенного музея принята дата открытия Музея истории Академии гражданской авиации – 7 мая 1975 г.

В фонде музея более 40 тысяч единиц хранения.

В течение одного дня здесь проводится 5-6 экскурсий.

ЗА ШТУРВАЛОМ

Где еще можно почувствовать себя пилотом, как не за штурвалом самолета? В технической экспозиции музея, отдельном просторном зале, располагаются кабина и часть пассажирского салона самолета Ту-154 – самого массового отечественного авиалайнера гражданской авиации. Кабина и часть салона составляют единый интерактивный комплекс.

В первое мгновение глаза разбегаются от количества приборов, кнопок, рычажков, стрелок. В кабине левое кресло занимает командир, второй пилот – правое кресло, между ними – место штурмана, а бортмеханик сидит чуть поодаль. Выбираем для дислокации место второго пилота, а на месте штурмана – Антон Нестеров, заместитель директора музея:

– Самолет Ту-154 уникален тем, что был первой массовой машиной, которая вышла на регулярные линии в начале 60-х и эксплуатируется до сих пор. Было выпущено более двух тысяч машин. Две силовые установки расположены в хвосте, чтобы избежать повышенного шума и вибрации, как это было на его предшественниках Ту-104 и Ил-18.

Кабину, как и часть самолета, музею подарили авиакомпания «Россия», её ветераны и Северо-западный

Фонд д-ра Г. Сосновского.

Из окошка виден пульт инструктора. Тренажер нужен, чтобы отрабатывать разные внештатные ситуации. Не зря летчики говорят: после тренажера хоть рубашку выжимай. Управление самолетом синхронное: это можно проверить, покрутив один из штурвалов. Связь внутри кабины и с землей осуществляется через наушники, а с бортопроводниками с помощью кнопки вызова. Если в самолете отказывают все приборы, остается агрегат, который называется «бычий глаз» – это компас, по нему можно ориентироваться в пространстве и совершить посадку. Так что разговоры о полете по стакану воды не более, чем миф. На штурвалах в глаза бросается кнопка «Уход», её используют, если посадка пошла нештатно и нужно выполнить уход на второй круг.

– В планах сделать вторую кабину Ан-2. Ту-154 был самым массовым самолетом, на котором летали наши выпускники, а на Ан-2 учились летать, – поделился планами Антон Михайлович.

ПЕРВЫЕ В ВОЗДУХЕ

Фотографии на месте пилота с наушниками и штурвалом в руках – это память о незабываемом впечатлении, но об истории развития гражданской авиации можно узнать, пройдя по четырём экспозиционным залам музея. В одном располагаются временные выставки. Другой зал постоянной экспозиции погружает во времена, когда российские авиаторы начали покорять небо.

– Санкт-Петербург – это колыбель отечественной авиации. На территории Воздухоплавательного парка располагалась Офицерская воздухоплавательная школа. Здесь обучались будущие прославленные

Никольского, сына одного из командиров самолета «Илья Муромец», который принимал участие в Первой мировой войне.

ЗАРОЖДЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В следующем зале экспозиция раскрывает историю авиации, начиная с 20-х годов и до момента, когда появляются реактивные самолеты.

В 1955 году на Литейном проспекте открывается Высшее авиационное училище гражданского воздушного флота. Вдоль одной из стен зала стоит письменный стол, шкаф с книгами и парадный маршалский мундир: это память о первом руководителе училища, дважды Герое Советского Союза, маршале авиации Александре Александровиче Новикове.

Реактивные самолеты появились в середине 1950-х годов. На витрине можно увидеть штурвалы реактивного отечественного авиалайнера Ту-104 и газотурбинного четырёхмоторного винтового самолета Ил-18. Ту-104 был скоростным – 900 км в час, но максимальный запас топлива не позволял самолету преодолевать большие расстояния. Ил-18 как раз покрывал этот недостаток, хоть и был менее скоростным. Ленинградские авиаторы открывали первые перелеты на Камчатку как раз на Ил-18.

Для освоения Ту-104 отбирали самых опытных командиров. Приходилось переучиваться после самолетов Ил-2 и Ил-14: другие скорости и иная аэродинамика машины.

ВЫСОКИЕ СКОРОСТИ – БОЛЬШИЕ ПОТОКИ ПАССАЖИРОВ

В следующем зале посетитель может познакомиться с современ-

– Ящики используются не только во время авиакатастроф, но и когда расследуются какие-то авиационные происшествия. Один из ящичков записывает речь, а второй на специальную магнитную проволоку записывает параметры работы всех агрегатов, – поясняет Антон Михайлович.

В рамках одной витрины на примере моделей самолетов можно понять, как менялась техника, на которой летали пилоты авиакомпании. Сейчас на смену пришли Boeing 737, Boeing 767. Есть один интересный самолет в авиакомпании «Россия», в народе его называется «Зенитолет». Авиакомпания является официальным перевозчиком ФК «Зенит».

... Музей гражданской авиации можно изучать бесконечно, чтобы понять, сколько всего было придумано, сделано и осуществляется каждый день, чтобы мы просто могли в комфортных условиях перелететь из одной точки Земного шара в другую.

Рената ИЛЬЯСОВА



Стол, мундир и шкаф с книгами первого ректора Александра Новикова



Летная форма 20-30 годов прошлого века