

***Музей Академии гражданской авиации
и ГУАП «Пулково»***

Улица Пилотов, 38.

Тел.: 704-15-20, 704-15-19.

Станция метро: «Московская», далее — наземным транспортом до Авиагородка.

Время работы: ежедневно — 10.00–17.00, выходные дни — суббота, воскресенье.

Для лиц с ограниченной подвижностью: специальных приспособлений не предусмотрено.

Внимание! Экскурсионное обслуживание по предварительной договоренности.

История музея

В 1884 г. контр-адмирал Александр Федорович Можайский завершил постройку и испытание летательного аппарата с человеком на борту, приводимого в действие двумя паровыми двигателями, работающими на три воздушных винта. Это произошло в Красном Селе под Петербургом. К сожалению, аппарат так и не оторвался от земли, но работа Можайского привлекала внимание российской общественности к авиации.

В декабре 1884 г. в России при Главном инженерном управлении под председательством заведующего Гальванической (впоследствии — Электротехнической) частью генерал-майора М.М. Борескова была создана «Комиссия по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям».

По заключению этой комиссии в феврале 1885 г. сформирована Воздухоплавательная команда — первое в русской армии регулярное подразделение такого рода. В апреле 1887 г. Воздухоплавательная команда переименована в Учебный кадровый воздухоплавательный парк, а в мае 1890 г. утверждено положение о Воздухоплавательной части и основан Учебный воздухоплавательный парк (УВП), который позже (в 1910 г.) стал Офицерской воздухоплавательной школой. На протяжении многих лет ее деятельность протекала на учебном аэродроме в Гатчине.

Одновременно с военной и шло развитие гражданской авиации.

С 1908 г., когда в Петербурге возник Императорский Всероссийский аэроклуб на Комендантском ипподроме, расположенном на северо-западе Петербурга, начали испытывать летательные аппараты. В мае 1910 г. здесь состоялась первая в России Авиационная неделя. В состязании на скорость,

высоту и время нахождения в воздухе приняли участие шесть авиаторов из разных стран мира: Швейцарии, Франции, Бельгии. Единственным русским, участвовавшим в состязании, был Николай Евграфович Попов, завоевавший три приза из шести.

23 июля 1911 г. с Комендантского аэродрома стартовал первый воздушный перелет из Петербурга в Москву. Этот полет продолжался два дня и потребовал от авиаторов страшного напряжения сил. Из девяти стартовавших аэропланов лишь один целым и невредимым добрался до Москвы.

3 мая 1912 г. на Комендантском аэродроме открылась авиационная школа Всероссийского авиаклуба.

В июне 1914 г. с Корпусного аэродрома за Московским шоссе стартовал самолет «Илья Муромец» И.И. Сикорского, совершивший рекордный полет по маршруту Петербург—Киев (преодолеl свыше 1 тыс. км за 12 часов 50 минут). Здесь был собран и опробован крупнейший в мире аэроплан «Русский витязь».

О дальнейшей истории русской гражданской авиации (об открытии первых регулярных воздушных линий на Северо-Западе и международных рейсов, о создании Университета гражданской авиации, об организации Ленинградского авиаотряда и Северного управления ГВФ и участии их в Великой Отечественной войне, о пионерах освоения реактивной техники в Ленинградском авиапредприятии и подготовке кадров для иностранных авиакомпаний, о преобразовании Высшего авиационного училища ГВФ в Академию и ее перебазировании с Литейного проспекта, 48, в авиагородок, о современной истории Академии (Университета) гражданской авиации и Авиапредприятия «Пулково») можно узнать в Музее Академии гражданской авиации и ГУАП «Пулково».

Музей Академии гражданской авиации существует с 1975 г., музей ГУАП «Пулково» — с 1984 г. В 1993 г. на базе этих двух музеев был создан новый, объединенный.

Экспозиция

Экспозиция включает в себя четыре зала.

Первый посвящен возникновению авиации в России. Здесь можно увидеть первые воздухоплавательный (1894 г.) и

авиационный (1911 г.) флаги России, подлинное кресло из рабочего кабинета начальника ОВШ генерала А.М. Кованько, первые учебники по авиационным дисциплинам, читавшимся в Политехническом институте и Институте инженеров путей сообщения; памятные жетоны, выдававшиеся гражданам за денежные пожертвования на строительство Российского воздушного флота.

В следующем зале экспонируются конспекты лекций, дипломные работы и даже Мраморная доска почета отличников учебы, летные книжки, пилотские свидетельства, нагрудные знаки за безаварийный налет километров и количество часов, принадлежавшие курсантам и выпускникам Высших авиационных курсов, лопасти винтов самолетов Юнкерс-13, Ли-2, Ан-2; академический тренажер — кабина Ил-14П; штурвалы Ту-104 и Ил-8, модели знаменитых самолетов «Илья Муромец», АНТ-2, АНТ-9, Р-5, К-5, Ш-2, АНТ-14, АНТ-25.

Здесь же можно увидеть мемориальные предметы первооткрывателей воздушных линий авиапредприятия в 1930-е гг.: П.М. Захарова, В.А. Дроздова, М.А. Никифорова, К.А. Решетникова, А.П. Лебедева; летные книжки и боевые награды авиаторов Особой северной авиагруппы и 4-го Авиаполка ГВФ (1941–1945 гг.), авиационный офицерский кортик образца 1945 г., подаренный музеем инструктором тренажерного центра академии З.Г. Гульбадашвили; китель Главного маршала авиации дважды Героя Советского Союза А.А. Новикова, первого начальника ВАУ-Академии (1956–1966 гг.).

Третий зал рассказывает о современной истории Академии, получившей в 2004 г. новый статус — Санкт-Петербургский университет гражданской авиации и предприятия «Пулково».

Четвертый зал музея воссоздает храм Святого пророка Илии, построенный в 1899 г. в Учебном воздухоплавательном парке, храм был разрушен в конце 1920-х гг.

На постоянной выставке из фондов Научно-технического отдела представлены уникальные экспонаты: концевая часть лопасти воздушного винта Шовьера «Интеграл» для мотора «Гном Омега», воздушный винт аэроплана «Лебедь», центральная часть пропеллера самолета «Моран-Ж» (1910-е гг.); кабины самолетов Ил-14М и Як-18А, приборные доски вертолетов

Ми-1 и Ми-4, агрегаты и приборы самолетов 1960–1990-х гг., включая коллекцию бортовых самописцев, так называемых «черных ящиков».

Здесь посетители могут посидеть за столами, на которых когда-то в учебных аудиториях Политехнического института чертили великие авиаконструкторы И.И. Сикорский, Н.Н. Поликарпов, В.Б. Шавров.

Недалеко от Университета находится уникальный экспонат, единственный в России, — вертолет Ми-4, восстановленный Сергеем Лаврентьевым. А перед входом в Университет установлен настоящий истребитель МиГ-31.

Дополнительные возможности

В музее можно заказать экскурсии: обзорную экскурсию по Объединенному музею Академии гражданской авиации и ГУАП «Пулково»; «История первого в СПб авиационного храма Св. Илии на территории Офицерской воздухоплавательной школы, 1899–1920-е гг.»; «История и технология постройки аэроплана „Фарман-1“»; «Великие деятели авиации и авиационного образования России».

Музей располагает обширной библиотекой, в которой находятся уникальные, изданные в 1909 г. в Париже фолианты по воздухоплаванию и авиации, книги и журналы по гражданской, военной, морской авиации 1920–1950 гг., часть личной библиотеки маршала А.А. Новикова с его автографами; мемуары заслуженного летчика-испытателя, ученого и писателя, доктора технических наук М.Л. Галлая и т. д.

При содействии музея Академии в 1983 г. был образован студенческий клуб «Радар». В 1985 г. на его базе возникло Студенческое конструкторское бюро. Построенный в СКБ под руководством приглашенного известного авиаконструктора-энтузиаста Евгения Галича мотопланер «Октябрь» был одним из первых в СССР, созданных по передовым технологиям. В 1986 г. он демонстрировался на Городской выставке, а через год — в Москве в Тушино на Всесоюзном конкурсе сверхлегких летательных аппаратов СЛА-87. В 1990 г. СКБ было преобразовано в АТСК (Авиационный спортивный технический клуб (1990 г.))

В настоящее время АТСК состоит из отделов:

1. Отдел раритетной техники (руководители М.Ф. Кужим, С.А. Лаврентьев).

2. Отдел сверхлегких летательных аппаратов (руководитель А.Л. Сергеев). Конструкторы приглашают любителей ознакомиться на одном из пригородных аэродромов Петербурга с недавно построенным мотопланером «Гусь», имеющим высокие летно-технические характеристики, и даже опробовать аппарат в полете.