

# Первые в небе

В Московском районе открылась уникальная выставка, посвящённая истории российской авиации. Она расположена между Витебским проспектом и Парковой улицей, на территории бывшего Воздухоплавательного парка. Эта экспозиция послужит началом создания национального музея авиации, которого до сих пор в стране ещё не было. Основатель музея Игорь Токарев провёл для нашей редакции эксклюзивную экскурсию по местам, где первым делом были самолёты.

## Начало

Вдоль Парковой улицы тянется бетонный забор, кое-где поросший колючей проволокой. В здании с номером пять между двумя краснокирпичными домами – контрольно-пропускной пункт. Сейчас тут воинская часть, и через серую решётку видно проходящих время от времени людей в камуфляже.

Именно здесь ещё в 19 веке зародилась российская авиация. Но до недавнего времени эта территория находилась в запустении. Однако вскоре тут откроются первые экспозиционные залы будущего музея. Его основатель Игорь Токарев идёт к небольшому помещению, неподалёку от КПП, и открывает дверь. За ней – выставка, с которой начинается музей.



Основатель музея Игорь Владимирович Токарев



100 лет  
Московскому району

Офицерской воздухоплавательной школе. Это был первый храм русских авиаторов.

– Вот на этом месте стояла часовня. Сейчас тут Поклонный крест, – показывает по дороге Игорь Владимирович. – Эту церковь планируется восстановить. А вот и дом, в котором жил Кованько. Сейчас там ничего нет, мы его приводим в порядок – он достался нам в очень печальном состоянии. Лет 15 в этом здании вообще ничего не было: ни отопления, ни окон, ни света, ни воды. Пока делаем крышу, стеклим, а первый этаж готовим для экспозиций. В Петербурге желающих разместить различные коллекции авиационной тематики, слава богу, хватает.

Рядом с жилым домом – ангар. Там ещё одна экспозиция

Её планируют назвать «Первые в небе».

– Железнодорожная платформа «Воздухоплавательный парк», которая находится рядом, названа так неспроста, – рассказывает Игорь Владимирович. – В 1885 году под началом поручика Александра Матвеевича Кованько сформировали первую в русской армии Воздухоплавательную команду и разместили её здесь, на территории Волкова поля. Были артиллерийские казармы, полигон. Вскоре это стало называться Учебным воздухоплавательным парком. В помещении бывшего караульного дома мы и сделали выставку. Она обо всем первом: первые шары, первые дирижабли, первые воздухоплаватели.

Руководитель проекта вёл активную работу на протяжении четырёх лет, прежде чем в 2018 году удалось заключить договор с Министерством обороны на эту территорию. Мужчина писал письма в различные инстанции, пытался подключить Законодательное Собрание, региональное отделение «Единой России», Советы ветеранов, Университет гражданской авиации, Госдуму. В процессе этой работы он знакомился с людьми, которые помогали собирать материалы, безвозмездно передавали экспонаты для будущего музея. Кроме редких документов и фотографий, развешанных вдоль стен, здесь есть одежда пилотов 30-40-х годов, винт от самолёта и уголок, посвящённый генерал-лейтенанту Кованько. Многие предметы ещё не выставлены – ждут своей очереди. К примеру, подлинный шлем советского лётчика-испытателя Валерия Чкалова.



Авиаконструктор Игорь Сикорский (крайний справа) и генерал-лейтенант Н. В. Каульбарс (в центре) на борту первого многомоторного самолета «Русский витязь». Конкурс военных аэропланов. 1913 год

### На высоте

– Здесь у нас лётчик Пётр Николаевич Нестеров, который закончил Офицерскую воздухоплавательную школу в 1913 году, – показывает на фотографии Игорь Владимирович. – Его знает весь мир. Он первым выполнил «мёртвую петлю», первым в практике боевой авиации применил таран, после которого погиб. Многие другие пилоты тоже обучались здесь: и Тимофей Боровой, и Евгений Руднев, и Михаил Бабушкин. А вот небольшая фотографическая экспозиция, рассказывающая об авиаконструкторе Игоре Ивановиче Сикорском. Мы планируем воспроизводить его первый самолёт. Компоновка у него такая: взяли вагон, поставили в лодку. Многие считали Сикорского сумасшедшим, особенно европейские конструкторы, говорили ему, что это невозможно. Но то, что он сделал,

можно сравнить с открытиями Менделеева или Эйнштейна. Вот салон самолёта, а здесь дверь, чтобы во время полёта выходить на балкон. Двигатели были хоть и немецкие, но всё равно могли спокойно заглухнуть. И механики производили ремонт прямо на лету.

Напротив фотографий Сикорского – уголок Александра Матвеевича Кованько, начальника Учебного воздухоплавательного парка и Офицерской воздухоплавательной школы. Тут стоит стол, два стула, старинный бюст генерал-лейтенанта. На стене его портрет и фотография с семьёй. А рядом висит фотография коллекции тарелок Кованько. Сейчас она находится в Эрмитаже. Там же его уникальная коллекция колокольчиков. Он занимался изготовлением музыкальных инструментов: скрипок, балалаек – сам производил расчёты. Коллекции военного

в фондах, их никто не видит. В музее планируют договориться об их передаче и сделать экспозицию в доме Кованько.

Дом этот находился на территории Воздухоплавательного парка, начальник жил там с семьёй. Здание сохранилось до сих пор, но в плохом состоянии. Игорь Владимирович снова выходит на улицу и закрывает дверь бывшей караулки.

### Полёт мысли

После октября 1917 года Кованько сняли с должности. Как потомственный дворянин и казак, для Красной армии он был лицом враждебным. В 1918 году расформировали и саму школу, а территорию Воздухоплавательного парка в дальнейшем отдали военной части, занимавшейся ремонтом авиационной техники. Примерно в то же время уничтожили церковь Ильи Пророка, существовавшую при

будущего музея – летательные аппараты. Посетители могут увидеть первый в мире серийно выпускавшийся истребитель Сикорского С-16, копию американского Питенцола, который снимался в «Ёлках 1914», экраноплан, мотодельталаёт, самолёт-амфибию, самолёт Фролова, двигатель вертолёт Ми-8 и даже копию воздушного шара.

– А вот это называется «кошка». На территории воинской части есть пруд, и её оттуда достали. Никто толком о ней не знает, но скорее всего она применялась для остановки дирижабля. Как якорь. Возможно, одна из тех «кошек», которые здесь когда-то стояли. Ей больше 120 лет – это точно, – объясняет владелец музея. – Когда экскурсии приходят, мы тут всё запускаем – двигатель рычит, шумит, гудит. Детям нравится. Хотим поставить ещё двигатель Ан-2. Мы стараемся сделать интерактивное пространство – можно залезть в кабину, понажимать рычаги, сфотографироваться. Для групп планируем устраивать мастер-классы по управлению беспилотными летательными аппаратами. Симуляторы, тренажёры. Может, даже прыжки с парашютом организуем. Я не считаю, что сейчас это музей. Пока просто экспозиция. Но мы хотим воплотить эту мечту, потому что в России нет ни одного национального авиационного музея. А профессия героическая и сделала очень много для страны. Наш долг – сохранить это в истории. А здесь, на месте бывшей офицерской воздухоплавательной школы, где рождалась авиация, и должен быть музей. Символично.

Анастасия БОЧКАРЁВА