

СВЯЩЕННАЯ ВОЙНА



Крылатая память Победы

Выпускник Краснодарского университета **Б.Л. Осетинский** в 1980-е годы возглавил в Геленджике историко-краеведческий музей. Как-то подняли со дна моря обломки «мессершмитта» и советского самолёта. Директор выставил их в музее на показ — собралась уйма народа. И хотя Осетинский получил нагоняй от начальства, именно в ту пору у него проснулся интерес к реставрации боевой летательной техники. Сейчас Борис Леонидович с товарищами восстановил из небытия около двух десятков советских самолётов времён войны. Они бороздят небо над Новой Зеландией, Англией, Германией... И почти не летают в России. Почему? Об этом наш разговор с председателем фонда «Крылатая память Победы» Б.Л. Осетинским.

В небе над Новой Зеландией. Знаменитые самолёты конструктора Н.Н. Поликарпова И-16 («Ишак») и И-153 («Чайка»).

— Борис Леонидович, право, грустно начинать разговор цеслярами души и сердце вопросом: неужели на сегодняшний день в России осталось менее десятка летающих самолётов-фронтовиков?

— К сожалению, такова реальность. Более того — были утрачены почти все исторические самолёты, принадлежавшие нашим героям-лётчикам. Вернуть самолёты в строй попытались энтузиасты, начавшие 20 лет назад поиски, подъём и реставрацию боевых машин. Сейчас общая численность редчайших самолётов в России не более 20 экземпляров, в том числе летающих машин менее десяти. Экспонаты сосредоточены всего в двух российских музеях, что делает недоступным большинству россиян ознакомление с историей авиации нашего государства.

— Значит, и в кино неостальные самолёты?

— Киноспециалисты прилагают огромные усилия, чтобы превратить на экране, скажем, спортивные самолёты в фронтовые.

— Оставшиеся списы самолётов известны. А сколько же всего было выпущено боевых машин?

— За годы Второй мировой войны в СССР произвели их 142 тысячи (в Германии — 128 тысяч). К ним нужно добавить 18 тысяч самолётов, полученных по лендлизу. Они, кстати, тоже не учтёмся. Так что всего у нас воевало 160 000 самолётов!

— Что же случилось с такой армией?

— Военачальники, когда начинаешь говорить об этой проблеме, отмахиваются: да у нас на складах... Проверяют. Ни на аэродромах, ни в заброшенных ангарах либо на базах хранения нет редчайших самолётов. Никаких! В конце сороковых годов КБ и заводы перешли от поршневой на реактивную технику и все чертежи самолётов периода Великой Отечественной войны были сожжены или уничтожены из-за нежелания заниматься снятием грифа секретности и из-за отсутствия мест хранения (документация на один самолёт занимает огромную комнату). В 1945–46 гг. по приказу Сталина все фронтовые самолёты подверглись утилизации. В архивах осталась разрозненная и не систематизированная информация, которая недостаточна для восстановления машин.

Поэтому нам, чтобы узнать, как выглядели наши самолёты, изучить их конструкцию, восстановить чертежи, технологию и документацию, остаётся один путь — поиск и извлечение обломков самолётов из болот, лесов и озёр. Надо выполнять и святой долг — похоронить пропавших без вести пилотов, найти их родственников.

По-2 («Небесный тихоход») в небе над Арабскими Эмиратами.

Из таких обломков «собирают» летающие самолёты.



Декабрь 2009

Декабрь 2009



Взлетает истребитель И-15 бис.

И надо спешить: через 5–10 лет не останется никого из тех, кто в сороковые годы создавал боевые самолёты. Да и ряды лёгчиков-фронтовиков неумолимо редеют.

— *Главный герой недавнего телесериала «Ликвидация» наверняка сказал бы: «Картина маслом»...*

— Случившееся, прямо скажем, не крадёт нашу страну, да и всех нас — от простых граждан до военачальников, лидеров страны.

— *В том смысле и коммунистических...*

— Безусловно. Ведь уничтожение фронтовых самолётов началось задолго до прихода демократов к власти. С чем именно мы имеем дело? С разгильдяйством и нашей вечной бедой — не храним, что имеем. Видно, все уверовали в то, что память о выигранной войне будет настолько вечной в поколениях, что незачем беречь её материальные слагаемые — самолёты, танки... Трудно поверить, но ведь были практически уничтожены и наши первые реактивные самолёты. А в Америке они летают: США закупили их в бывшей Югославии и Китае.

— *Проблема наврыжка имеет и международный аспект?*

— Совершенно верно. Россия обвиняет бывших союзников по антигитлеровской коалиции в попытках умалить победу СССР в войне. В ответ те заявляют: мы охотно покажем ваши фронтовые самолёты в своих авиашоу, направьте их нам. А нам нечего предложить...

— *А каково положение с историческими самолётами на Западе?*

— Там — около 1000 авиационных музеев! В США их 600, в Великобритании — 300, у нашего соседа Китая — 4. Даже Германия восстанавливает самолёты времён Второй мировой войны, убирая с них, разумеется, свастикку. Реставрацией машин занимаются в ряде других стран.

Важно заметить, что национальные коллекции авиатехники находятся, например, в Великобритании под патронажем королевы, в США — Министерства обороны, Администрации президента.

— *У нас?*

— Небольшой группы энтузиастов...

На Западе проведение авиационно-исторических праздников стало традицией. В Великобритании ежегодно устраивается 10–12 таких шоу с участием от 100 до 300 тысяч человек. А в графствах они проходят чуть не еженедельно! Примерно такая же практика и в Соединённых Штатах. Людей заранее оповещают, где и когда состоится праздник. Там полно молодежи. Это не просто шоу — это ещё и идеология.

У моего знакомого в Англии учится сын. Как-то приехали вместе на такое авиашоу. Отец спрашивает сына: кто победил во Второй мировой войне? Тот без запинки: Англия и Америка. Знакомый начал отчитывать сынишку, но я остановил: «Что ты хочешь, если от советского военного самолёта и в глаза-то не выдал!».





Там молодёжи, пришедшей на праздник, не нужно объяснять, кто выиграл войну. Рядом с собой они видят ветеранов, а в небе — фронтовые самолёты. Только представить это зрелище: над головой пролетают до 100 раритетных самолётов. Когда в воздух поднимаются две машины, это мало кого заинтересует. А тут в небе армада — из истребителей, штурмовиков, тихоходных самолётов... А на земле — тысячи всевозможных сувениров, прославляющих и фронтовую авиацию, и пилотов. Тут хочешь — не хочешь, а станешь патриотом.

— Владимир Путин, ситал, поддержал ваш проект о создании коллекции из советских авиамашин...

— Да, я обратился, тогда ещё, к Президенту Путину, поддержать проект «Крылатая память Победы» по нескольким причинам. Сейчас многие говорят о национальной идее. Может быть, нам следует искать её и в таких проектах — возрождения исторической правды и реставрации военной техники. Дело не только в уникальных самолётах. Восстановить эти машины — всё равно что протянуть нить из прошлого в будущее. Те, кто сумеют вернуть в небо наши самолёты, сумеют вернуть и Россию в число мировых лидеров.

— И что произошло дальше?

— Пока идет переписка в верхах. Хотя некоммерческий фонд «Содействия сохранению военно-исторического наследия и создания коллекции исторических самолётов «Крылатая память Победы», главой Почетительско-

го совета которого стал дважды Герой Советского Союза маршал авиации А.Н. Ефимов, мы уже зарегистрировали. Фонд, по логике, должен аккумулировать средства...

— Которых, дождивается, не хватает.

— Вы угадали. Пока на счету фонда вообще нет никаких поступлений.

— А компании, фирмы?

— Авиафирмы намекают, что у самих денег не хватает. Так что мы опираемся в основном на предпринимателей, влюблённых в небо и в самолёты. Кто-то тратит деньги на виллы и яхты, а вот Александр Курмылёв решил восстановить По-2. Время от времени сам поднимается в небо. Вадим Задорожный пока управляет вертолётом, но мечтает о самолёте. А тем временем помог отреставрировать нять раритетных самолётов.

Эта техника, к слову, находится в их собственности.

— А нужна помощь не только частных лиц, но и государства...

— Мы понимаем: в стране кризис. Нам от государства нужна не помощь, а изменение отношения к проблеме.

— Поклянитесь...

— В той же Великобритании коллекция раритетных самолётов располагается на государственных землях, их владельцы не платят за неё налогов. Видно, власти считают, что раритетный самолёт — это не роскошь, как, скажем, яхта. Он — олицетворение истории, призванной и работающей на патриотическое

Летающая лодка Ш-2 над Владимирской областью.

Русские раритеты в небе Новой Зеландии.

воспитание подрастающего поколения. И транспортный налог там тоже не платят. Мы же платим даже за По-2. Налог, объясняют нам, зависит от мощности двигателя. Более бредовую идею трудно придумать в отношении раритетных машин. И за землю, и за аренду, и за всё остальное платим по полной программе. Пробовали объяснять, что раритетный самолёт предназначен только для показов, что у машины ограниченный ресурс, однако ничто не принимается во внимание.

— *Что, всё так безнадежно?*

— Подвиги есть. Первой искоркой можно считать рассмотрение Министерством обороны вопроса о возможном участии 10 раритетных самолётов в воздушном параде по случаю 65-летия Великой Победы. Даже сердце замирает: неужели фронтовые самолёты пролетят вместе с современными машинами над Красной площадью?! Но хочу повториться: это пока только заявка.

Жду не дожусь, когда кто-либо наверху по-настоящему заинтересуется реставрацией фронтовых самолётов.

— *Сколько времени занимает реставрация самолёта?*

— От двух до пяти лет. Для ускорения необходимо начать восстановление пяти-шести видов самолётов одновременно.

Успешная реализация намеченного проекта и создание коллекции вполне по силам, поскольку у нас богатый опыт реставрации лётавших самолётов Миг-3, И-16, И-153 Чайка, Як-3, По-2 и некоторых других.

Сейчас несколько образцов фронтовых самолётов, восстановленных в России, украшают музейные коллекции в США, Испании, Новой Зеландии, Германии, демонстрируя там достижения нашей авиационно-конструкторской мысли. На Западе устойчивый интерес к этой технике. Принимают, что с годами возможности реставрации фронтовой авиации уменьшаются (уйдут последние ветераны, участвовавшие в создании самолётов в 40-е годы) и поэтому не жалеют денег. Не случилось бы так, что мы будем вынуждены выкупать свои же самолёты...

— *И это же нужно реставраторам, чтобы работа кипела?*

— Не так и много. Реставрационная база должна размещаться при аэродромах в легкодоступных для посетителей местах — в Москве, Санкт-Петербурге, Мурманске, Новосибирске и Арсеньеве, где имеются подготовленные для этого коллективы. В Москве требуется 5000 квадратных метров, на которых разместятся мастерские, конструкторское бюро, ангары, гостиничный комплекс, выставочный и научно-технический центры, библиотека. В северо-западном регионе требуются 2500 квадратных метров, в сибирском — столько же, в дальневосточном — одна тысяча квадратных метров. Всё остальное — мозги, чертежи, технологии у нас есть.

Если всё сложится, как задумывается, и проект «Крылатая память Победы» реализуется, то следующий шаг — сборание коллекции самолётов Первой мировой войны и реактивной эры.

— *От имени всех читателей журнала «Достижение» желаем вашему коллективу удачи и чистого неба над головой!* ■

