В ЛОНДОНСКОМ МУЗЕЕ ВЫСТАВЛЕНО ДАЖЕ ПЕРВОЕ ВЕДРО, КОТОРЫМ ПОЛЬЗОВАЛИСЬ ГОРОЖАНЕ. А МЫ КРУШИМ СВОИ ЛЕГЕНДАРНЫЕ САМОЛЕТЫ!

Ту-114: СЛОМАННЫЕ КРЫЛЬЯ

«Глупость настолько непроходима, что ее невозможно исследовать до дна, в ней не рождается никакого отзвука, она все поглощает без возврата». Эти слова написаны О. Бальзаком полтора века назад, тем не менее они имеют прямое отношение к тем событиям, что развернулись на наших глазах (спасибо телевидению!) у входа в аэровокзал Домодедово.

Экскаватор подкрался к Ту-114, который уже несколько десятилетий встречал и провожал пассажиров Домодедова, и обрушил свой ковш на крыло. Крыло оторвалось, а экскаватор начал вгрызаться в фюзеляж лайнера, разнося в клочья все, что когда-то бережно и очень тщательно собирали человеческие руки.

Кувалдой по стеклу...

Именно так рушилось наше прошлое. Вместе с самолетом оно вычеркивалось из нашей памяти, чтобы в ней заняла место автостоянка – именно поэтому был уничтожен Ту-114. Один из трех оставшихся на планете.

Прошлое и памятники еще никогда не мешали будущему. Иначе думают только дураки и негодяи. Очень часто они объединяются вместе - тогда главенствуют глупость и беспредел. Этому мы и стали свидетелями.

Читать мораль дуракам бессмысленно, а потому хочу напомнить одну историю, случившуюся с Ту-114. О ней известно мало, но знать события, имеющие прямое отношение к нашей авиации и истории страны, на мой взгляд, не помешает каждому человеку, у которого при виде ломавшихся крыльев дрогнуло сердце.

А было это полвека назад, когда Н.С. Хрущев собирался в Америку. Программа визита предстояла сложная, а потому руководителю СССР хотелось чем-то обязательно поразить американцев. Безусловно, космос! Первый спутник, полет Лайки, триумфальное возвращение на Землю Белки и Стрелки, старты к Луне - все это будоражило воображение, поднимало авторитет советского лидера. Однако хотелось эффектно приехать в Америку и столь же триумфально покинуть ее.

Хрущев надеялся по последнее детище А.Н. Туполева. Межконтинентальный пассажирский самолет Ту-114 создавался в глубокой тайне, и именно на нем Никита Сергеевич хотел вылететь в США. Когда ему сообщили, что в Америке нет даже трапа для такого самолета-гиганта, Хрущев только улыбнулся, мол, «пусть помучаются, как опустить Генерального секретаря на землю!»

Однако «авиаспектакль» сорвался.

На заводе в Куйбышеве, где Ту-114 готовился к перелету через океан, военпред обнаружил на тягах управления коррозионные поражения. Сразу стало ясно, что лететь нельзя до тех пор, пока специалисты не найдут причины дефекта, не устранят его и не гарантируют полную безопасность полета.

Военпред был награжден орденом. Хрущев отправился на Генеральную сессию ООН в Нью-Йорк на пароходе «Балтика». На завод же отправилась специальная комиссия, которой надлежало определить, сколь опасны обнаруженные дефекты.

Как и положено в таких случаях, костяк Государственной комиссии составляли генералы от КГБ, МВД и ВВС. Ну а «рабочие лошадки» - конструкторы, ученые и испытатели. От Всесоюзного института авиационных материалов министр авиапромышленности направил в Куйбышев академика С.Т. Кишкина и доктора наук И.Н. Фридляндера. Именно им предстояло ответить на вопрос: опасна ли коррозия металла и насколько? Очень важно было определить, можно ли исправить дефект за то время, пока Хрущев будет в Америке. Если уж ему не удалось улететь туда на Ту-114, то можно ли продемонстрировать эту чудо-машину при возвращении?

Академик И.Н. Фридляндер вспоминает:

- Мы старались разобраться с тягами – они идут через весь самолет от кабины летчиков к рулям, расположенным в хвостовой части самолета. Тяги сделаны из дюралевых труб, и вот на некоторых трубах на заводском складе обнаружены точечные коррозионные поражения. К осмотру на самолете доступны только 20 процентов общей длины тяг.

Коррозионные поражения таких труб вызываются нарушениями технологии закалки, - продолжает пояснять ученый. – Трубы должны быть перенесены из закалочной печи в водяной бак за 15 секунд. Трубы для тяг производили два металлургических завода. На одном нагрев осуществлялся в вертикальной воздушной печи. Под ней – водяной бак, трубы проваливаются из печи в бак за пять секунд. На другом заводе нагрев под закалку происходит в жидкой селитровой ванне, которая очень точно держит температуру. Бак с водой расположен рядом. Трубу надо поднять из селитровой ванны, передвинуть по воздуху к баку и опустить в него. Три движения иногда не укладываются в 15 секунд, тогда и появляется коррозия.

Ученые начали изучать, трубы какого завода используются в Ту-114. Однако выяснить это не удалось, хотя изучили все документы. И тогда здесь же, на заводе, они решили провести собственные исследования. Проверили поврежденные тяги на прочность – она практически не изменилась. Затем внимательно изучили все трубы, которые хранились на складе, поняли, что коррозия развивается очень медленно. И ученые высказали свою точку зрения: «Лететь на Ту-114 можно!»

ПАВЕЛ БРАГИН/AviaNews.com

- Сообщили свое мнение генералам, - рассказывает Фридляндер, - однако они с нами не согласились, особенно потому, что не удалось точно установить, какого завода трубы на самолете. Мы им объяснили: чтобы труба разрушилась от коррозионной точки, должна возникнуть усталостная трещина, и она должна прорасти сквозь всю стенку трубы. Между тем весь перелет туда – обратно займет максимум 20 часов. Однако переубедить генералов было невозможно: они боялись взять на себя ответственность - вдруг с самолетом что-то произойдет?!

Наверное, так и остался бы Ту-114 на заводе до исправления всех дефектов, если бы не вмешался сам Н.С. Хрущев. Он уже достаточно «похулиганил» в Нью-Йорке. Именно в те дни он снял башмак и стучал им по столу, протестуя против очередного антисоветского выступления. Съемки этого эпизода обошли весь мир, и до сих пор частенько его показывают в документальных фильмах. Фраза Никиты Сергеевича о том, что «мы закопаем капитализм», тоже пользовалась огромной популярностью. Ее восприняли на Западе как угрозу, и никто не стал разбираться в ее происхождении от знаменитого афоризма, родившегося еще в середине XIX века: «пролетариат - могильщик капитализма». На СССР за оскорбительное поведение его руководителя был наложен крупный штраф, наше посольство в США его выплатило. Об этом писали все зарубежные газеты, и только у нас нельзя было упоминать о штрафе...

В общем, финальная часть визита проходила не столь эффектно, как того хотел Хрущев, и он распорядился прислать в Нью-Йорк чудо-самолет – ведь никто так и не решился доложить ему об истинных причинах задержки. Как известно, Никита Сергеевич был скор на расправу, и многим министрам пришлось бы проститься со своими местами.

А в Куйбышеве комиссия никак не могла принять решение о перелете.

Утром все вновь собрались рядом с огромным ангаром, где стоял Ту-114. Правда, самолета там не было – он совершал контрольный полет над аэродромом. Ту-114 кружил в небе, а на земле решалось: лететь ему в Америку или нет. Академик Кишкин, доктор наук Фридляндер и заместитель министра авиационной промышленности давали добро, генералы же сомневались и никак не решались подписывать соответствующий документ. Они-то знали, что Хрущев гневается, но как не попасть впросак?!

На выручку приходит академик С.Т. Кишкин. Он предлагает неожиданное решение:

- Товарищи, я предлагаю единственный оставшийся у нас научный способ решить эту проблему. А именно – побороться на руках. Я готов бороться с главным контролером завода даже на левую руку, а Фрид пусть поборется на правую.

Академик Кишкин был среднего роста, хрупкий, а главный контролер выделялся своей могучей фигурой.

Все рассмеялись. И тут же было решено именно таким способом закончить мучивший всех спор.

Фридляндер и его соперник борьбу завершили вничью – никто не смог прижать руку противника к столу. Затем на «ратную битву» вышли академик и главный контролер. К удивлению всех, Кишкин легко уложил соперника. Никто не знал, что в молодости академик был прекрасным спортсменом, да и левшой в придачу.

Протокол комиссии был подписан. Ту-114 получил добро на полет в Америку.

Вечером ученые уезжали в Москву поездом. Неожиданно дверь в купе открылась, и появились сотрудники КГБ. Они предложили Кишкину и Фридляндеру полететь в Москву на самолете, который уже ждет их в аэропорту. Это был все тот же Ту-114.

Надежность самолета проверялась теперь на самих ученых, которые первыми подписали протокол о его безопасности.

В самолете для Хрущева была сделана люлька. Ее подвесили в салоне на толстых резиновых шнурах. В ней удобно было спать во время длительного перелета, да и воздушная болтанка переносится легче.

По очереди Кишкин и Фридляндер полежали в люльке. Им понравилось...

А на следующий день Ту-114 отправился в Америку за Н.С. Хрущевым. В качестве заложника на его борту находился сам генеральный конструктор самолета академик Андрей Николаевич Туполев.

Еще много лет этот Ту-114 надежно служил сначала в специальном авиаотряде, затем и на пассажирских линиях. Однако люльку из салона убрали. Рассказывают, что Хрущеву она не понравилась.

За рулевыми тягами специалисты следили внимательно. Но менять их не пришлось – они работали надежно до тех самых пор, пока самолеты Ту-114 не были списаны. Им на смену пришли новые машины, однако в истории авиации Ту-114 остался рекордсменом. В свое время равных ему не было. Об этом помнят во всем мире – в каждом музее авиации на любом континенте вы обязательно увидите фотографию этой уникальной машины.

Мир помнит - а у нас ковш экскаватора крушит крылья одного из Ту-114, который был установлен нашими отцами перед аэропортом Домодедово, чтобы напоминать потомкам о подвиге страны. Увы, неразумные дети предпочитают закатывать прошлое асфальтом.

Владимир ГУБАРЕВ

И НАШИ ТАНКИ ОТСТУПАЮТ... ПЕРЕД ИСТОРИЕЙ

Архитектурный ансамбль «Провиантские склады», расположенный на Зубовском бульваре, находившийся в федеральной собственности, официально передан в ведение Москвы. Это стало возможным благодаря длительной и напряженной работе по возвращению городу исторического памятника, которую почти семь лет вело столичное правительство. Эти три здания, которые зримо выделяются в фешенебельном районе Москвы, по праву считаются яркими образцами зодчества начала XIX века. Особенно впечатляют ворота с белокаменными пилонами, увенчанные скульптурами воинов.

Здания, построенные в 1729-1831 годах по проекту знаменитого архитектора Василия Стасова московским зодчим Федором Шестаковым (одним из авторов храма Большего Вознесения у Никитских ворот), в годы советской власти были превращены в техническую базу Генерального штаба Министерства обороны. И до сегодняшнего дня в центре Москвы, рядом с парком культуры, крупнейшим информационным агентством и престижными учебными заведениями, на территории исторического памятника площадью в полтора гектара содержится тяжелая армейская техника. Это не только грузовики, но и танки, и бронетранспортеры. На эту нелепость неоднократно указывал мэр Москвы Юрий Лужков. В ходе упорных переговоров с представителями Генштаба Минобороны удалось уговорить военных освободить это историческое место.

Город предложил военным выгодные условия, от которых трудно было отказаться. Взамен обветшавших построек с разрушенным от танков фундаментом они получили новые корпуса автобазы, построенные за счет города по последнему слову строительной техники. Кстати, расположены новые автобазы в не менее престижных районах - на Бережковской набережной и Рублевском шоссе.

Параллельно с переговорным процессом обсуждался и вопрос, что разместить в этих зданиях, когда они окончательно получат статус московской собственности. На право распоряжаться ими было как минимум три претендента: Зураб Церетели, планировавший создать там центр искусств, столичный Дом фотографии и Музей истории Москвы. Сегодня вопрос решен в пользу Музея истории Москвы. Это подтвердил мэр Москвы на одном из заседаний столичного правительства. А буквально на днях Генштаб Минобороны заключил с Музеем истории Москвы договор о безвозмездном пользовании зданиями бывших провиантских складов.

- Для нас это огромная радость, и мы бесконечно благодарны мэру Москвы Юрию Лужкову, правительству Москвы за этот подарок к 110-й годовщине нашего музея, - поделилась радостью с корреспондентом «МС» генеральный директор Галина Ведерникова.- Ведь до сего времени наши экспонаты были рассредоточены в различных районах города. Главные фонды - в бывшей церкви Иоанна Богослова на Новой площади, археологическая коллекция - в подземном комплексе на Манежной площади, другие единицы хранения - в Кузьминках, Лефортове и т. д. Теперь появилась надежда сосредоточить экспонаты (а их более полутора миллионов) и показать людям наглядно историю Москвы от каменного века до наших дней в едином историческом центре Москвы на Зубовском бульваре. Это позволит собрать и наших работников, которых более 400 человек, в едином музейном комплексе.

Ведерникова убеждена, что такой центр истории Москвы общей площадью более 37 тысяч квадратных метров давно был необходим столице. Именно на исторических реликвиях подрастающее поколение воспитывается в духе патриотизма и государственности. Исторические центры, расположенные в комфортных просторных зданиях (нередко под них отводятся отреставрированные старинные дворцы, замки), имеют Париж, Лондон, Мадрид, Сеул, Рим, Вашингтон, Бостон…

- Площади провиантских складов дадут простор для экспозиций, позволят нам выставить необычные экспонаты, которые хранятся в запасниках. В частности, у нас есть первый автомобиль «москвич», изготовленный в столице. И первый пылесос, и первая стиральная машина, и первый телевизор, которые были произведены на столичных предприятиях в разное время, характеризуют ту или иную эпоху, отражают нравы и образ жизни москвичей. В Лондонском историческом центре, к примеру, выставлено даже первое ведро, которым пользовались горожане...

Более того, как сказала мне главная хранительница музея Валентина Кольникова, новые условия открывают перспективу приобретения диорамы Москвы 70-х годов - работу художника Ефима Дешалыта. У города появится реальная возможность выставить это произведение монументального искусства на обозрение миллионов людей.

Как известно, уникальная панорама «Москва - столица СССР», изготовленная в 1977 году для демонстрации ее на международных выставках, сегодня оказалась бесхозной, ее негде хранить. Общий вес этой достопримечательности страны составляет около 30 тонн, а площадь ей требуется не менее 300 квадратных метров.

- Мы сможем показать людям и другое, не менее впечатляющее произведение этого художника, которое томится в запасниках, - говорит Валентина Кольникова, - это «Салют Победы», где столица представлена празднично украшенной.

Сегодня главная задача руководства музея - разработать вместе с Комитетом по культуре города Москвы технологию реконструкции архитектурных памятников, превращенных в ангары для танков, до деталей продумать концептуальные предложения, найти опытных специалистов среди архитекторов и строителей и приступить к реальным действиям. Кроме больших строительно-реставрационных работ необходимо создать условия для научно-исследовательской, образовательной, выставочной и клубной деятельности.

Многое придется переделывать, кое-что строить заново. В частности, нужны новые удобные подъезды и площадки, придется укреплять стены и фундамент. Работы непочатый край. Тем не менее руководство музея надеется открыть его для посетителей уже через два года.

А вот свою 110-ю годовщину Музей истории Москвы отметит в октябре этого года в здании Нового Манежа в Георгиевском переулке. Там откроется посвященная этому событию интереснейшая выставка «Музеи России - музею столицы».

Илья АКИМОВ