

# НУ, ПОЕХАЛИ!

Эта история не только про самолеты, но и про людей, а также стечение обстоятельств.



Как перевозили Ту-104 в Звездный городок.

*Fieri faciendo opere*  
(Дело делается делаящими дело)

Илья Александрович Аксарин

Фото: автор, А.А. Гомберг, В.Иванчин и др.

В октябре 2015 года закончился проект по перевозке мемориального Ту-104 (№ 42365) в Томске. Реставрация его откладывалась по финансовым причинам, а жажда бурной деятельности не давала спокойно спать. И тут неожиданно получил ответ на мое ранее отправленное письмо начальнику Центра Подготовки Космонавтов (ЦПК) имени Юрия Гагарина...

Дело в том, что на аэродроме "Чкаловский" уже много лет стоит на приколе Ту-104, один из трех "сточетвертых", что обеспечивали тренировки первых космонавтов в условиях невесомости, и служивших для прочих транспортных нужд центра (см. [Справку](#)). И этому самолету было ну очень печально: тридцать с лишним лет стоял он без дела и почти без надзора. Его расхищали цветметчики, ломали от скуки бойцы, выкручивали запчасти и сувенирки работники аэродрома. Такие обломки былого величия. "И ветер волнуется над ними ковыль"...

А в начале 80х он стоял еще совершенно целый! Без двигателей, правда. Его откатили подальше с глаз долой, и над самолетом забрезжил медленный конец. Пилоты с "Чкаловского" рассказывали: каждую зиму, после обильных снегопадов самолет (с выпотрошенной для целей космонавтики - а потому легкой - кабиной и без

движков) садился на хвост: будто взлететь хотел! Но учитывая историю самолета, руководство ЦПК не давало добро попилить самолет. Было такое желание: его перевезти и сделать мемориальным. И не только желание, но и попытки были. Самолет с отстыкованными частями пытались поднять вертолетом Ми-26, но все таки, "104-й" - это переделанный Ту-16, с соответствующим запасом прочности и массой бомбардировщика середины XX века. И самый мощный в мире вертолет не поднял двадцатипятитонный самолет... Потом приезжали товарищи из Минского авиамузея, предлагали его забрать к себе, но руководство ЦПК не пожелало отдавать.

Так он и оставался стоять, перед ТЭЧ Центра подготовки космонавтов. Летом под ним прятались от дождя и от жары техники, что обслуживают учебно-тренировочные Л-39, зимой под самолетом нагребали большой сугроб. "Их моют дожди, засыпает их пыль"...

Как-то жаль его было. Письмо ушло по факсу, я весь в думках, к вечеру - в музей космонавтики на ВДНХ, на мероприятие, посвященное планерному спортивному центру в Коктебеле. И только я зашел в здание музея, мне позвонили: "Так и так - мы из ЦПК по поводу вашего предложения перевезти и восстановить 104. Приезжайте, поговорим."

## СПРАВКА:

Туполев Ту-104А-ТС

Бортовой №: 48

эксплуатант: Россия (СССР) - ВС

в эксплуатации: с 1958 г.



В СССР стал прототипом Ту-104А-ТС (грузовой вариант Ту-104А). Использовался в Чкаловском для тренировки космонавтов в невесомости (в варианте Ту-104АК) Был одним из немногих долетающих Ту-104. Списан в конце 70-ых.

В 1961 г. на опытном предприятии НИИ ВВС с помощью ОКБ Туполева была подготовлена первая машина - №46. Часть салона заняла лаборатория, оставшаяся часть, примерно 8 м длины, представляла собой зал с обитыми мягким материалом внутренними поверхностями, так называемый "бассейн невесомости", отделенная от кабины сетью.

Испытательные полеты машины проводили легендарные летчики-испытатели Сергей Анохин и Юрий Гарнаев.

Кандидаты в космонавты подолгу тренировались в этом Ту-104, а позже к этой машине присоединились еще две - с номерами "47" (бывший СХ1С142389) и "48" (бывший борг "1302"). На тренировках в невесомости отработывались: координация и перемещение, прием пищи (твердой и жидкой), выполнение различных работ. Полученный позже опыт реальных космических полетов полностью соответствовал тому, который набрали на Ту-104АК.

Полеты на "АК" стали обязательным разделом программы



подготовки советских космонавтов. Ю.А. Гагарин и сам участвовал в шести таких полетах. Каждый новый космичес-

кий эксперимент отработывался и испытывался перед реальным полетом в лаборатории невесомости Ту-104. Первый выход в открытый космос тщательно и полно отработывался на Ту-104АК. В салоне был установлен космический корабль "Восход". После того, как испытали сам космический аппарат, космонавты П.А. Беляев и А.А. Леонов начали тренировать выход в космос, пока не довели свои действия до совершенства.

При подготовке к полету двух кораблей "Союз" на самолете Ту-104АК были установлены макеты двух кораблей, состыкованных друг с другом. На них космонавты Алексей Елисеев и Евгений Хрунов (С.Ю.А.Гагариним в качестве инструктора-космонавта) отработывали в условиях невесомости штатный переход из "пассивного" в "активный" корабль.

Даже первый луноход испытывался в этом Ту-104. Для этого в летающей лаборатории насыпали "лунной пыли", и "на параболу" (гравитация соответствовала лунной = 0,16 земной) луноход делал первые попытки двигаться.

Теперь "красный №46" стоит в музее ВВС в Монино. №48 - находился в плачевном состоянии на стоянке ЦПК в Чкаловской. А на авиазаводе в Харькове находится №47. который в декабре 1977 г. заводу возвратил космонавт В.В. Ковалёнок.

Кислицын В.П. заместитель начальника лётной службы;

Смолин Л.Л., - главн. специалист, зам. начальника отдела МТО лётной службы;





Я слегка, как бы это сказать, опешил! По удачному стечению обстоятельств именно мое письмо попало на глаза начальнику ЦПК!

А дальше были согласования, закупки инструмента, поиски спонсора, мой переезд в Звездный (29 декабря 2015 г). В январе из Новосибирска был вызван мой хороший друг Антон Светлаков и вот, в основном, вдвоем с ним мы с первых чисел февраля начали разбирать самолет. Ещё приезжал и очень помогал Егор Жуков, но на короткие промежутки. Поначалу народ ходил-шутил вокруг. Не верили, что "два хипстера" сумеют с этой задачей справиться. Но так как я не привык отступать - и из целей исхожу, а не из средств, с помощью различных хитрых приспособлений, смекалки, ключа на 55, 50 штук метрополитеновских шпал и 2-х кранов, мы за 2 месяца... полностью разобрали самолет.

Как выяснилось позже, мы действительно его спасли - много-



численные инспекции и группы проверяющих от МО: пожарных, техникбезопасных, экологозависимых и пр., предписывали убрать "этот металлолом" с приангарной территории. Далее стояла задача перевозки. Для этих целей мною были привлечены товарищи... из Томска и Барнаула, с которыми мы возили предыдущий "стотчетвертый" в Томске, упомянутый в самом начале. Странно, но это почему-то дешевле оказалось, чем нанимать транспорт в Москве.

Выправив все разрешения, облепив машины сопровождения ленточками оранжевыми и табличками, и запустив вперед Сашу Гомберга с укрепленным на его собственной легковушке здоровенным предупреждающим плакатом, мы начали возить самолет. Самую большую проблему представляли средние части крыла (которые не пролезали через ворота, но были героически переложены через них краном). Пока они целый день лежали на пустом асфальтовом пятаке перед центральным въездом в ЦПК - со слов охраны - народ их фотографировал и усиленно делал селфи. Выказывалось множество версий, что же это такое за детали антич-

ного космолета и что они тут делают.

24х метровый фюзеляж доставил меньше проблем, но фураор на дороге произвел гораздо больший.

Когда решили 50-тонным краном переложить консоли крыла и поставили кран так, чтобы достать обе консоли, случилось странное: легкая консоль не поддалась! "В землю вросла?" - предположил крановщик. Загадка раскрылась позднее, когда ее все же удалось оторвать от аэродромных плит - вылилось из нее не менее тонны воды. Ну и, наверное, корни она пустила, да...

Возили ночью, в мокрый снег, беготня с рациями, в ужасе разбегающиеся от ужасного Сашиного плаката редкие встречные машины и немногочисленные пешеходы, бойцы на аэродроме с удивленными глазами, открывающие нам ворота и помогающие оттаскивать блоки, радость от сделанного этапа - и как изюминка в торте - раздавленный-таки мой телефон (ну, давно пора было).

Перевезли. Народ я распустил по домам, так как спонсорские

средства подошли к концу. Но самолет все же решил собрать. И как это сейчас модно говорить - психанул. Собирали самолет, вывешивали его на подъемниках, вешали лебедкой стойки шасси, вдвоем с девчонкой-фотографом. Уложились... в 2 с половиной дня.



Я, мягко говоря, устал.

И тут еще одно отступление - я все это время, пока возился со 104-м в Звездном, искал для него запчастей.

...В славном городе Рыбинске на постаменте с 1982 года стоит Ту-104а (№ 42460), и так хорошо его поставили, что опирается он на обе основные стойки и ферму, подпирающую под хвост. Передняя нога убрана в нишу, и весь нос самолета нависает над местностью на 18-метровой высоте. Ощущение полета. Ну, и пишу я письмо в администрацию Рыбинска: "Подарите, мол, от передней стойки запчастей - все равно ее не видно, а я взамен могу что-то на вашем самолете подреставрировать". И на мое письмо ответили. И не просто ответили, а попросили помочь с оформлением документации на самолет, его реставрацией и покраской.

Съездили в Рыбинск с делегацией из ПАО "Туполев", состоящей из технических специалистов, которым предстояло произвести оценку технического состояния самолета. Руководство "Туполев" благосклонно отнеслось к просьбе помочь с оформлением доку-





ментации и выработке рекомендаций по обслуживанию: все же этот самолет часть нашей общей авиационной истории и конкретно - истории КБ Туполева. Ребята работали до этого только с живыми и современными самолетами, и исторический 104-й изучали с неподдельным интересом. И вот, в образовавшиеся 2 месяца, летом (в связи с паузой в финансировании работ в Звездном), мы, 4 человека, дружно отправились в Рыбинск.

...И за 2 месяца мы покрасили этот самолет. Я конечно же неверно рассчитал бюджет и оставил тут значительное количество своих средств, была огромная куча вопросов, с которыми я не сталкивался ранее (как красить, как смывать старую краску, как ставить леса, делать трафареты и разметку, как делать декоративное освещение), были разногласия в команде. Всему этому пришлось быстро и в "условиях приближенных к боевым" научиться. Но мы это сделали. Поначалу даже и самим не верилось, что сделали.

Из плюсов - бесценный опыт покраски, который применим и на других наших бортах, отличные отношения с администрацией города Рыбинска и руководством завода "Сатурн" (с юбилеем их, кста-



ти!), являвшимися спонсором данного мероприятия. А еще товарищи с "Сатурна" обещали помочь с восстановлением двигателей для нашего Ту-104 № 42382 в Новосибирске. Может, ещё и погудим!

А еще научился набирать команду!

Из минусов - время и деньги, но все оно того стоило.

А еще приезжала с визитом в Рыбинск Валентина Владимировна Терешкова. Она в курсе наших работ со "сточетверкой" в Звездном. Заглянула делегация на Рыбинский Ту-104 - наши труды были высоко оценены, что было очень приятно!

Когда самолет уже был покрашен, мы разбирали леса, а внизу на полных оборотах шел ремонт постамента (в котором, между прочим, расположен спортивный бокс-клуб). Александр Соколов, зам начальника отдела кадров с "Сатурна" (посвятивший свой отпуск чтобы нам помочь), обвел рукой и самолет, и постамент - и сказал: "А все, Илья Александрович - и ремонт и покраска самолета и ремонт самого здания постамента, и обустройство прилегающей территории, только потому, что вам понадобилась



эта передняя стойка"... А передней-то стойки на 104-м в Рыбинске, кстати, и не оказалось - ее ещё при первичном монтаже памятника сняли: для облегчения.

В торжественной обстановке в Рыбинске в рамках празднования юбилея завода "Сатурн" был открыт обновленный Ту-104 на радость горожанам и гостям!

Потом мы вернулись в Звездный, бригаду я распустил ввиду финансовой паузы, и втроем с героическими волонтерами - Антониной Аникеевой и Андреем Филиным (волонтерит еще и в Монинском музее, 6 дней в неделю у парня самолеты..), мы смываем краску с "космического" 104, и реставрируем его, готовя к окончательной сборке до холодов. Что-то предсказывать и прогнозировать я уже не берусь, слишком уж будущее непредсказуемо случайная штука. Но Гагаринский самолет мы доделаем, это уже дело чести.

Мы усиленно ищем любые запасные части, колеса, агрегаты и радиоаппаратуру той эпохи, а также, литературу и фотографии по данному типу самолетов и Ту-16 (во многом одинаковы они со 104). В планах по Звездному - восстановить кабину и салон. Что-то мне удалось добыть, чего-то - нет. Так что будем рады любой "железной" помощи, и помощи в восстановлении отдельных частей самолета и аппаратуры...

Наша история с разными Ту-104 продолжается! 

