

Экскурсия



Под открытым небом на площади 38 гектаров
стоят более 500 крупных и около 1700 прочих экспонатов



Челябинский трактор «Сталинец» 1954 года выпуска



Подводная лодка ВМФ России «Б-307»



© Дарья Долинина



Каюта капитана подводной лодки

Пять тысяч метров по степи

В техническом музее Тольятти представлена единственная в России «сухопутная» подводная лодка

В России бесчисленное множество музеев, и, казалось бы, искушённого туриста ничем не удивишь. И всё же это возможно. В Тольятти 16 лет назад был создан самый уникальный и масштабный музей в России, который ежедневно привлекает тысячи россиян и иностранцев.

Парковый комплекс истории техники носит имя Константина Сахарова – российского промышленника и вице-президента АВТОВАЗа, по чьей инициативе в 1998 году и был задуман музей.

Здесь под открытым небом на площади 38 гектаров стоят более 500 крупных и около 1700 прочих экспонатов, демонстрирующих развитие автомобильной, инженерной, бронетанковой, авиационной, железнодорожной техники, а также ракетно-артиллерийского и морского вооружения. Словом, всё, чтобы за день пребывания в парке ощутить гордость за свою страну. А это чувство непременно посещает каждого, кто стоит близости боевого танка, крылатого бомбардировщика или вертолёта.

В постоянной экспозиции – автомобильная техника времён Великой Отечественной войны, боевые машины, танки и бронетранспортёры, артиллерия и авиационная техника. Есть знаменитая самоходно-артиллерийская установка ИСУ-152, которую делали с 1943 по 1945 год на Челябинском компрессорном заводе. И легендарный челябинский трактор «Сталинец» 1954 года выпуска.

Конечно, все эти машины своё откатили. Их приобрели уже спящими. Но это несколько не умаляет впечатлений, тем более, что любую можно потрогать руками, сфотографировать на её фоне. В особый восторг приходят дети, которым только дай полазить по настоящему танку. К сожалению, такой доступностью раньше пользовались вандалы и охотники за цветным металлом, и многие экспонаты от них пострадали. Сейчас кабины машин плотно заварены, а за порядком следит охрана.

Пожалуй, самый главный экспонат музея – большая дизельная подводная лодка ВМФ России – «Б-307», предназначенная для разведки и ведения боя на океанских глубинах. Всего в Стране Советов было построено 18 таких подводных кораблей.

В ней впечатляет всё, в особенности габариты: длина – 91 метр, высота – 14 метров, вес – две тысячи тонн. Для пущей наглядности субмарину можно сравнить с шестизэтажным домом в высоту. Свое пристанище в Тольятти она нашла 22 апреля 2005 года после двадцати лет службы в Баренцевом, Средиземном, Чёрном морях, Атлантике. Её работа закончилась в 2001 году в Кронштадте. После списания подводный корабль был выкуплен Волжским автозаводом всего за 768 тысяч рублей – по цене металлолома. Военные из соображения стратегической безопасности предварительно сняли с неё часть оборудования – перископы, средства радиосвязи, пульта управления. Но интересного внутри достаточно и без этого. Особенно для обычных туристов. Кстати, долгое время субмарина сохраняла интригу – внутрь посетителей не пускали. Делать это стали год назад, и теперь каждый может пройти по некогда секретному объекту.

Историк Александр Курочкин

при входе рекомендует надеть каски. Подводная лодка – не детский аттракцион, а военный корабль, где даже взрослый рискует шею свернуть. Несмотря на внушительные габариты, внутри очень мало места. Большую часть занимает всевозможное оборудование, которое здесь повсюду. Рослому человеку в таких условиях особенно некомфортно, вот почему в подводники отбирали низкорослых и стройных моряков, привыкших к спартанским условиям.

– Лодка классического типа, двухкорпусная, – рассказывает экскурсовод. – Внешний дизайн скопирован с германо-итальянских субмарин. Между лёгким и прочным корпусами располагаются балластные системы, которые заполняются морской водой. С их помощью лодка становится тяжёлой и погружается. Для того, чтобы она всплыла, нужно вытеснить воду с помощью воздуха, который сжатом состоянии содержится в баллонах высокого давления.

Для посещения открыто пока четыре отсека из семи. В пятом отсеке находится разобранный дизельный двигатель, который прежде горел. Сейчас там ведут работы по его очистке. В седьмом отсеке – кубрик для старшин и матросов. В шестом – электромоторы и генераторы.

Экскурсия начинается с торпедного отсека, который находится в самом хвосте судна. Надо сказать, это самый стратегически важный отсек на лодке, который используется при экстренной эвакуации.

– Калибр торпеды – 533 миллиметра, – рассказывает Александр Курочкин. – Поэтому моряк, покидающий лодку аварийным путём, надевал специальный костюм, брал с собой кислородно-гелиевую смесь для дыхания и, вспоминая лучшие моменты своей жизни, протискивался внутрь заполненного водой торпедного аппарата. Такое упражнение моряки обязаны были отбатывать не раз. Если повезёт, человек спасётся, при условии, что подлодка находится на глубине не более 90 метров.

Субмарина могла пробыть 80 суток в автономном плавании и две недели без всплытия. На борту брали 228 тонн дизельного топлива, масло, продукты питания, 24 торпеды и боезапас. А также 36 тонн пресной воды, которую моряки очень экономно расходовали только для приема пищи. Для мытья и купания использовалась забортная вода. Бритьё было делом нецелесообразным, поскольку на корабле спёртый воздух, и запах парфюмерных отдушек долго не выветривался.

Примечательно, что никто из 82 моряков не знал, как устроена подводная лодка. Каждый выполнял свою задачу согласно инструкции. Работа в дизельном отсеке была самой горячей в прямом смысле слова. Температура здесь достигала 70 градусов. Моряки носили марлевые майки, одноразовую одежду и беруши, потому что шум от работающих двигателей достигал 70 децибел.

По тем временам этот подводный корабль обладал немислимым комфортом – здесь у каждого было своё спальное место. Прежде же моряки спали и отдыхали по очереди. Отдельные каюты у офицеров, у матросов – двухместные. На камбузе повар готовил завтрак, обед и ужин. Кстати, у моряков было четырёхразовое питание, а в меню – по четыре-пять наименований блюд. Вот, к примеру, меню на 13 августа 1989 года. Завтрак: хлеб, масло, сыр, омлет, кофе, колбаса,

сок фруктовый. Обед: вино, икра лосося, паштет печёночный, суп молочный, макароны, компот. Ужин: сок томатный, сельдь, огурцы, солянка, котлета, картофельное пюре и компот. К вечернему чаю моряки лакомились шоколадом и печеньем. Так что кормили хорошо, но за каждый скормленный витамин родина требовала тяжёлой и преданной службы.

Примечательно, что в 1998 году подводная лодка прославилась на всю страну. Здесь проходили съёмки фильма «Особенности национальной рыбалки». Именно в баки этой подлодки егерь Кузьмич выливает контрабандную водку. А в леопардовом кресле сидел актёр Андрей Краско.

Главный вопрос, возникающий после знакомства с этой машиной, – как её сюда доставили? Ответ логичен – и по морю, и по суше.

Это единственная в мире подводная лодка, прошедшая по земле 5 километров 700 метров

Субмарину транспортировали из Кронштадта в Тольятти целиком, не разрезая на части. Ничего подобного прежде в мире не делали. Гигантское судно готовили к транспортировке по внутренним водным путям на Кронштадтском морском заводе. Предварительно выгрузили весь балласт и установили восемь понтонов для обеспечения необходимой осадки. В 2003 году подводная лодка с помощью двух толкачей отправилась из Кронштадта в Тольятти. Длина пути составила две тысячи 246 километров. За время перехода лодка прошла восемь разводных мостов в Санкт-Петербурге.

Потом лодку оставили зимовать у берега, и всё бы ничего, но ранней весной случилось ЧП. Лодка вместе со льдом уплыла в Жигулёвское море. Администрация Тольятти от такого незапланированного манёвра охватила тихая паника, а горожане радовались и ходили любоваться на чёрную лодку, одиноко дрейфующую во льдах. Вертолётчики поначалу предлагали её затопить с помощью бомб. Слава богу, торопиться не стали. С трудом беглянку вернули на берег при помощи речных буксиров. А для того, чтобы лодка вышла на сушу, пришлось уменьшить уклон береговой зоны. Лодку тянули по стальному настилу девять военных тягачей БАТ, специально пригнанных с Тоцкого полигона. Тянули по холоду, и от трения днище лодки разогревалось, а ночью примерзло. Чья-то умная голова предложила выложить стальной настил соломой. Так и сделали. Местное население с восторгом наблюдало за этим процессом и разбирало на трофеи куски оторвавшихся тросов. Лодка весом два тысячи двести тонн, словно шестизэтажный дом, медленно ползла по степи...

До музея она добиралась больше года. Фрагмент передвижения лодки можно увидеть на одной из экспозиции. Инженеры и сотрудники музея проделали ювелирную работу, которой заслуженно гордятся до сих пор. И это лишний раз доказывает, что для русских людей, у которых есть цель, нет ничего невозможного.

© Дарья Долинина,
Тольятти-Магнитогорск



Фоторепортаж смотрите
на сайте magmetall.ru