

**И каждый думал о своей,  
Припомнив ту весну,  
И каждый знал – дорога к ней  
Ведёт через войну...**

Михаил Исаковский

В преддверии 9 Мая важно не просто вспомнить о тех, кто освободил нашу землю от нацистских захватчиков, важно проникнуться осознанием того, какой ценой был куплен наш каждый мирный день. Интерактивный музей «Дорога Памяти» в парке «Патриот», масштабный исторический проект, которому на сегодняшний день нет аналогов в мире, предоставляет посетителям возможность полного погружения в атмосферу войны. Для формирования экспозиции из пятнадцати основных музеев отобрано около 3400 экспонатов, собрано около 400 артефактов военного времени немусейного хранения. Для оформления залов и галерей изготовили около 150 предметов буфатории, более 4000 писем военных лет и более ста архивных документов.

Тридцать пять тематических залов – и 1418 шагов. Именно столько дней длилась Великая Отечественная война.

Войдя в первый зал, мы оказываемся среди солнечной довоенной Москвы. Строятся новые дома, школы, университеты и московское метро. На сцене дебютирует юная Майя Плисецкая, киностудия «Мосфильм» готовит главную премьеру лета – комедию «Сердца четырёх». Безмятежно звучит «Рио-Рита», дети торопятся по своим очень важным делам, старшекласники готовятся к вступительным экзаменам – в этот год столичные вузы должны были принять 24 тысячи учащихся... Но стоит отодвинуть тяжёлую бархатную портьеру – и новый зал взрывается залпами огня и чёрным дымом. Немецкие самолёты бомбят советские города. Из репродуктора в зале музея звучит голос Юрия Левитана, он произносит строки, которые навсегда изменят жизнь сотен тысяч людей: «Граждане и гражданки Советского Союза! Сегодня в четыре часа утра без всякого объявления войны германские вооружённые силы атаковали границы Советского Союза...». Так начинается мрачный, тяжёлый, но для каждого из нас очень важный путь.

# Дорога памяти



Посетители переходят в зал Оборона Брестской Крепости, которая длилась более месяца. Он оформлен в виде кирпичных стен цитадели крепости с фрагментом Тереспольских ворот. В левой части воссоздана огневая позиция с пулемётом «Максим».

Следующий зал посвящён эвакуации промышленности, когда из европейских регионов России целые заводы перевозили за Уральские горы. Это был самый трудный период войны: на фронте не хватало боеприпасов из-за того, что заводы ещё не начали их выпускать на новом месте.

Дорога Памяти ведёт через блокадный Ленинград, несокрушимый Сталинград и непокорённый Севастополь, приводит то в обгоревший дом, то в прифронтовой лес. Ключевые события в сфере оборонной авиации, промышленности, история героической обороны, партизанских движений, наступательных операций, сражений и подвигов предстают нам не в виде сухих фак-

тов – мы своими глазами видим Курскую битву и битву за Днепр, операцию «Багратион» и штурм Берлина. В половине залов установлено сложное декорационно-художественное оформление – настоящие пушки, железнодорожные платформы, обгоревший самолёт. Зал, посвящённый теме концлагерей, отгорожен отдельной шторкой, перед ним висит табличка, предупреждающая, что особенно впечатлительным людям заходить туда не стоит. И всё же от ужасов никуда не деться – экспозиция, посвящённая блокаде, ладужской Дороге жизни, работе военных госпиталей, многочисленные фотографии бойцов и их письма родным, такие простые, такие трогательные, наполняют сердце острой болью.

Несмотря на это, тягостного впечатления музей не оставляет. Есть и светлые, радостные экспозиции – например, посвящённая культуре в годы Великой Отечественной войны. Даже в эти страшные годы ставились спектакли, снимались фильмы и

мультфильмы, продолжали творить писатели и поэты. В короткий миг передышки во время боевых действий рядом с бойцами были любимые музыкальные инструменты и милые сердцу памятные вещи. Все они представлены в экспозициях.

С правой стороны непрерывной лентой движутся фотографии ветеранов, загруженные в архив Вооружённых сил РФ. Эта лента называется «Река Времени». Всего в этой ленте можно увидеть фотографии более 34 миллионов солдат и офицеров. Набрав имя участника войны, можно узнать о его годах жизни и боевых наградах. Многие приезжают в музей именно с целью найти информацию о предках. База данных постоянно совершенствуется и дополняется.

Последние залы музея посвящены военным операциям в Европе и штурму Берлина. Здесь, помимо прочего, можно увидеть китель и обувь Адольфа Гитлера, найденные в бункере во время штурма Рейхсканцелярии в Берлине.

Но экспозиция заканчивается не на торжественной и радостной победной ноте. Из зала, где стены увешаны флагами всех стран и плакатами с благодарностями воинам-освободителям, а под ногами за стеклом лежат фашистские знамёна, мы проходим в ещё один, последний – и застываем, оказавшись в мультимедийном тоннеле из фотографий участников войны. В центре установлен счётчик, отсчитывающий, сколько жизней унёс каждый из страшных дней войны. Ценой этих жизней была добыта наша свобода. Лица героев уносятся ввысь, превращаясь в звёзды...

Александра Смирнова

**В ознаменование 80-летия Великой Победы 8 мая Центральный Комитет КПРФ вместе с другими общественными организациями левого народно-патриотического движения проведут торжественную встречу депутатов с избирателями и возложение цветов к Могиле Неизвестного Солдата в Александровском саду и памятнику Маршалу Жукову.**

**Сбор в 13:30 в сквере Театральной площади, возле памятника Карлу Марксу**

## Первым делом самолёты?

**Российская авиация переживает нелегкие времена: авиапарк стареет, обещания о масштабном производстве отечественных самолётов не выполняются, а власти готовы разрешить перевозить пассажиров на воздушных судах более, чем полувековой давности.**

По данным «Ведомостей», власти планируют увеличить срок эксплуатации пассажирских самолётов Як-40 с нынешних 50 до 60 лет. Эти воздушные суда, серийное производство которых прекратилось ещё в 1981 году, продолжают выполнять перевозки по социально значимым маршрутам на северо-западе страны и Дальнем Востоке. Ведь в этих регионах авиасообщение является единственным доступным видом транспорта, особенно в межсезонье. Продление срока службы старых самолётов является попыткой сохранить хотя бы минимальную транспортную доступность для жителей отдалённых территорий.

Однако эксперты в области авиационной безопасности выражают серьёзную озабоченность подобным решением. Пассажирские самолёты обычно эксплуатируются не более 25–30 лет. Продление ресурса самолётов до 60 лет – это беспрецедентная мера даже для развивающихся стран.

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), риск авиационных про-

исшествий для самолётов старше 25 лет в среднем в 3,5 раза выше, чем для более новых воздушных судов. Так, статистика Межгосударственного авиационного комитета показывает, что за последние пять лет в России произошло 17 авиационных происшествий с воздушными судами старше 30 лет, что составляет почти 40% от общего числа инцидентов.

Вообще, по данным Росавиации, средний возраст самолётов в России уже сейчас составляет около 16 лет, что значительно выше среднемирового показателя в 11,7 лет. При этом более 35% флота российских авиакомпаний эксплуатируется свыше 20 лет, а почти 15% – более 30 лет.

Стоит напомнить, что решение о продлении срока службы старых самолётов принимается на фоне ярких, но пока, мягко говоря, облачных планов по развитию отечественного авиастроения. В декабре 2023 года президент Владимир Путин заявлял о планах произвести свыше 1000 российских самолётов к 2030 году.

«Надо развивать собственное са-

молетостроение. Надеюсь, что все планы, а мы планируем произвести свыше 1 тыс. собственных самолётов к 2030 году, будут реализованы, будет на чем летать и специалистам, летчикам, и пассажирам», – сказал тогда глава государства.

Рядом экспертов говорилось и что одним из направлений является восстановление производства советских моделей самолётов с их модернизацией.

Как отмечает депутат Госдумы от КПРФ Сергей Обухов, в ответе на его депутатский запрос правительство первоначально обещало к 2030 году выпустить даже 1081 самолет. Но вскоре эти планы начали корректироваться в сторону уменьшения.

«Сперва было заявлено, что количество намеченных к выпуску к 2030 году бортов нужно «скорректировать». В результате их число снизилось до 994. А затем, по итогам 2024 года, и вовсе стало известно, что из обещанных 40 самолётов удалось построить только один», – рассказал депутат. Добавив, что сокращение планируемых объемов затронуло и показатели на предстоящие годы. Например, совокупное количество бортов в 2025 году сократилось с 82 до 20, а в 2026 – с 120 до 97 самолетов.

В ответе на депутатский запрос Обухова первый зампред прави-

тельства Денис Мантуров также сообщил, что корректировка программы самолётостроения была вызвана именно «необходимостью налаживания производства отечественных авиадеталей». При этом он заверил, что дальнейших корректировок годовых и итоговых показателей не планируется.

Основной же причиной столь драматичного отставания от заявленных планов другие эксперты называют международные санкции, которые серьёзно ограничили доступ российской авиационной промышленности к современным технологиям, комплектующим и материалам. Например, по данным Центра стратегических разработок, до 2022 года доля импортных комплектующих в российских гражданских самолётах составляла от 50% до 85%. Особенно острой остается проблема с производством современных авиационных двигателей, авионики и композитных материалов.

Кроме этого, по данным на 1 ноября 2024 года, российскую регистрацию имеют 225 воздушных судов из 1167 используемых в России пассажирских самолётов. Остальные по-прежнему зарегистрированы в иностранных юрисдикциях, что создает дополнительные риски для авиакомпаний. Ну и ещё одной серьёзной проблемой для российской авиации стала утечка квалифицированных кадров. По данным Профсоюза лётного состава России, с начала 2022 года более

2000 пилотов и бортиженеров покинули страну и трудоустроились в зарубежные авиакомпании.

Как отмечает, особенно остро стоит вопрос с кадрами, имеющими опыт работы с современными западными самолётами. По мере старения парка иностранных воздушных судов и их постепенного вывода из эксплуатации, эти специалисты рискуют потерять свою квалификацию или будут вынуждены искать работу за рубежом. По данным Росавиации, дефицит пилотов в российских авиакомпаниях уже сейчас составляет около 1500 человек, а инженерно-технического персонала – более 3000 специалистов. При этом текущие мощности учебных заведений гражданской авиации позволяют выпускать лишь около 900–1000 специалистов всех профилей ежегодно.

На сегодняшний день, эксперты сходятся во мнении: российская авиация вступила в период долгосрочной трансформации, результаты которой будут зависеть от способности страны восстановить технологический суверенитет в этой сфере. По оценкам Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, для полноценного восстановления авиационной отрасли России потребуются не менее 15–20 лет и инвестиции в размере 3–4 триллионов рублей.

Мария Климанова  
по материалам СМИ