17 июля на Тушинском аэродроме

Товарищи И. С. Юмашев, В. Д. Соколовский, С. М. Штеменко, А. М. Василевский, К. А. Вершинин, К. Е. Ворошилов, И. В. Сталин, Н. А. Булганин, Л. П. Берия, Г. М. Маленков, А. И. Микоян, А. А. Андреев, Л. М. Каганович, М. Ф. Шкирятов, М. А. Суслов, П. К. Пономаренко, Г. М. Попов и Н. М. Шверник на празднике, посвящённом Дню Воздушного Флота СССР. Тушино, 17 июля 1949 года. Фото Ф. КИСЛОВА.

Город Горький

Завод „Красное Сормово" имени А. А. Жданова

Директору завода
товарищу РУБИНЧИКУ
Главному инженеру
товарищу МАРКУШЕВУ
Парторгу ЦК ВКП(б)
товарищу КОЗИНУ
Председателю завкома
товарищу НИКОНОВУ
Комсоргу ЦК ВЛКСМ
товарищу МАРКОВОЙ

Поздравляю коллектив рабочих, работниц, мастеров, инженеров, техников и служащих с 100-летием со дня основания Сормовского завода и с награждением завода орденом Ленина.

Следуя своим революционным традициям, коллектив сормовичей самоотверженным трудом добился серьёзных успехов в выполнении послевоенной пятилетки, организовав скоростным методом строительство речных судов.

Желаю Вам, товарищи сормовичи, дальнейших успехов в Вашей работе по оснащению водного и железнодорожного транспорта нашей страны судами и паровозами.

И. СТАЛИН.

ГОРДОСТЬ СОВЕТСКОГО НАРОДА

Праздник, посвящённый Дню Воздушного Флота СССР

Тушинский аэродром... Сегодня он похож на шумный, весёлый лагерь. Всё в ярких цветах. Июльский ветерок развевает над пёстрыми палатками красные стяги и голубые авиационные вымпелы. Нарядная толпа заполнила аэродром.

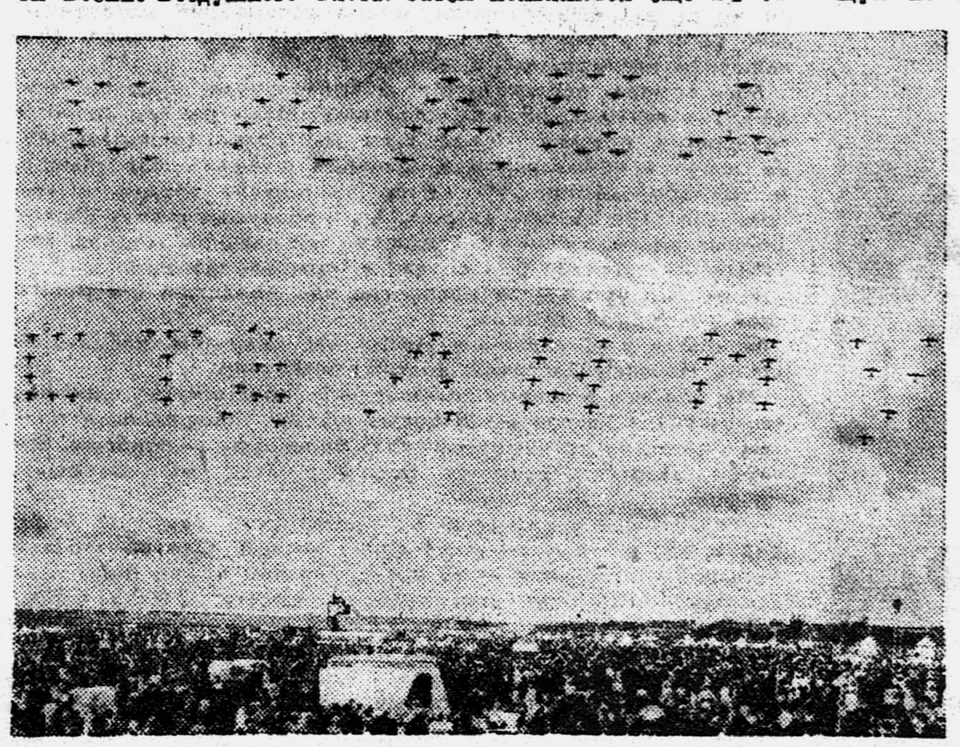
12 часов дня. В правительственной ложе Центрального аэроклуба имени Чкалова появляются товарищ И. В. Сталин, товарищи Г. М. Маленков, Л. П. Берия, К. Е. Ворошилов, А. И. Микоян, А. А. Андреев, Л. М. Каганович, Н. М. Шверник, Н. А. Булганин, М. А. Суслов, П. К. Пономаренко, Г. М. Попов, М. Ф. Шкирятов, Маршал Советского Союза А. М. Василевский, Маршал Советского Союза В. Д. Соколовский, Маршал авиации К. А. Вершинин, генерал армии С. М. Штеменко, адмирал И. С. Юмашев. Бурные овации зрителей, горячо приветствующих руководителей партии и правительства, сливаются с величественными звуками Гимна Советского Союза. Поют золотые фанфары, гремит салют из ста орудий. На высокую мачту торжественно и плавно поднимается огромный авиационный флаг нашей Родины.

Не успели смолкнуть артиллерийские залпы, как в небе зароктали моторы. Прекрасная картина: чётким строем проплывают группы серебристых самолётов. Над фюзеляжем ведущего самолёта, переливаясь в лучах солнца, реет огромное алое знамя с портретом товарища Сталина. Самолёт сопровождают две машины, над которыми развеваются флаги Военно-Воздушного Флота. Затем появляются ещё 24 самолёта. Над ними реют шестнадцать знамён союзных республик и восемь авиационных стягов.

А с другой стороны голубого поля вылетает новая группа самолётов. На белом фоне перистых облаков чётко вырисовывается их строй. И мы с восхищением читаем буквы, составленные из самолётов: «Слава Сталину». Зрители аплодируют, восторженно подняв над головами руки. В этой горячей овации выражена огромная любовь к творцу советской авиации великому вождю товарищу Сталину.

Начинается первое отделение парада, в котором показывают своё мастерство пилоты Добровольного общества содействия авиации. В небе пять самолётов «Як-18» (они названы так по имени советского конструктора Яковлева). Самолёты пилотируют лётчики-женщины во главе с Героем Советского Союза Мариной Чечневой. В стремительном полёте машины совершают фигуры высшего пилотажа: перевороты, вираж, иммельман, «петли Нестерова» (эта фигура называется так по имени выдающегося русского лётчика Петра Нестерова, впервые в мире осуществившего на самолёте мёртвую петлю).

К аэродрому один за другим стройной цепочкой подлетают 24 самолёта, и вдруг ведущий круто взмывает вверх. Его движения повторяют все остальные. Самолёты делают «петлю Нестерова», вторую, третью, четвёртую, в небе создаётся сложный узор: кажется, что какой-то волшебник вращает в голубом пространстве чёрную ленточку, состоящую из замысловатых петель.

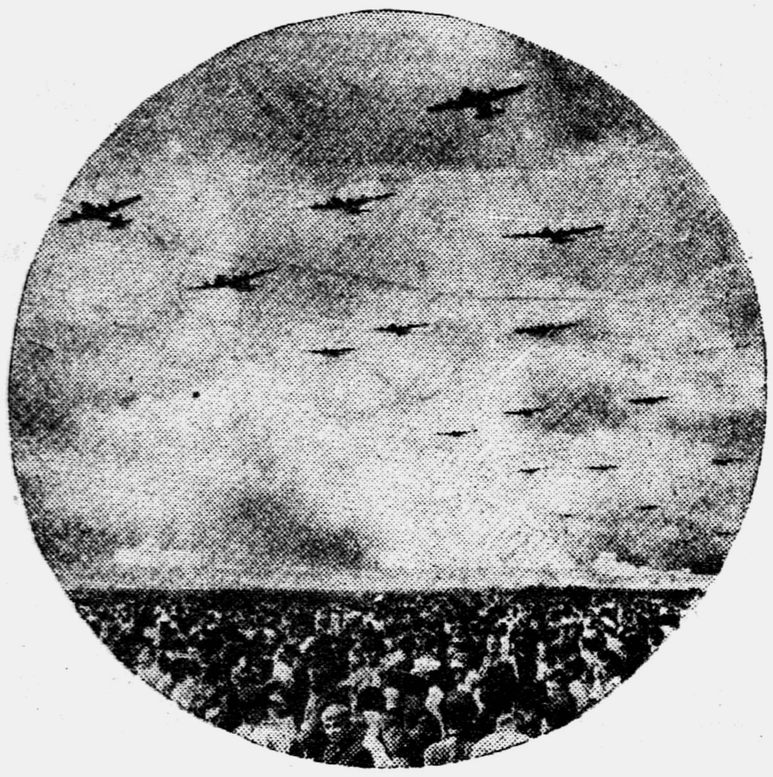


На горизонте показывается новая группа самолётов. Они ведут за собой на буксире планёр. И, когда этот поезд находится над центром аэродрома, планёры отцепляются от самолётов. Смолк шум моторов, и в безмолвном просторе плавно, словно птицы, парят острокрылые машины, похожие на ласточек. Женщины-лётчицы демонстрируют высокое мастерство полётов на планёрах.

И, когда эти планёры растаяли в голубом небе, над аэродромом появился другой планёр замысловатой формы. У него не было хвоста, и он скорее всего походил на огромное семечко клёна. Называется он «летающим крылом». Его сконструировал Б. И. Черановский. Этот планёр, управляемый лётчиком тов. Петровым, легко и свободно кувыркался в воздухе, переворачивался на спину, круто взмывал ввысь, а потом плавно спустился здесь же, на Тушинском аэродроме.

То, что дальше увидели зрители, было поистине торжеством советской техники, творчо-

(Окончание на 2-й стр.)



В воздухе — четырёхмоторные самолёты.

ГОРДОСТЬ СОВЕТСКОГО НАРОДА

(Окончание. Начало см. на 1-й стр.)

ской мысли и блестящего мастерства наших славных военных лётчиков.

Молниеносно проносятся в небе реактивные самолёты. За ними трудно уследить. Так необычен их стремительный полёт. Эти машины созданы советскими конструкторами Яковлевым, Микояном и Лавочкиным.

Восхищённые зрители с гордостью следили за полётами. Вот молодой военный лётчик Валентин Лапшин взмывает на реактивном самолёте высоко в небо. Одно мгновение, и машина скрывается за облаками. Глаза ищут её где-то высоко в небе — там, где раздаётся рокот реактивных двигателей, но, оказывается, самолёт находится уже в другом месте. Ещё какая-то доля секунды — и он вылетает на противоположном конце аэродрома и, словно чёрная молния, снова ввинчивается в облака.

Не успели зрители опомниться от этих головокружительных падений и взлётов, как новое зрелище восхитило их.

Лётчики демонстрировали групповой пилотаж сначала на трёх, затем на пяти и, наконец, на девяти реактивных самолётах. Все девять машин мчались в едином порыве, крыло в крыло, словно управляемые одним человеком. Подобный массовый пилотаж на реактивных самолётах проводится впервые в мире. Девяткой этих чудесных машин руководил подполковник тов. Шульженко.

Загремели залпы зениток. Застучали зенитные пулемёты. И грянул воздушный «бой». На горизонте появился «противник»: девять бомбардировщиков, сопровождаемых четырьмя реактивными самолётами. Навстречу им стремительно неслись три реактивных истребителя. Они атаковали «врага». Вот задымил один из «вражеских» кораблей и, круто повернув в сторону, оставил за собой густую полосу чёрного дыма. Вот падает вниз «подбитый» истребитель «противника», окутанный чёрным дымом. «Враг» разбит и уходит из зоны аэродрома.

А справа от аэродрома всё нарастает сильный гул моторов. Величественно проплывают мощные четырёхмоторные самолёты конструкции Туполева.

Воздухом завладевают транспортные самолёты. Вот от одного из них медленно отделяются маленькие точки. Секунда, две — и в небе раскрываются шёлковые куполы парашютов. Волна за волной идут самолёты. Всё небо, словно пышный сад, расцветает красными, синими, зелёными и пёстрыми букетами. Четыреста парашютистов плавно опускаются на аэродром.

Парад окончен. Сталинские соколы показали своё блестящее мастерство, умение владеть новой техникой, которую создал для них советский народ...

***

А вечером, когда синие сумерки спустились на Москву, грянул залп артиллерийского салюта. Столица приветствовала славную сталинскую авиацию, мужественных и бесстрашных покорителей воздушных пространств.

Вся Советская страна торжественно отпраздновала День сталинской авиации.

Парашютный десант.

Фото С. КОРШУНОВА и Я. РЮМКИНА.

В полёте

На борту реактивного самолёта

...Навстречу нам от командного пункта аэродрома идут лётчики. Впереди — высокий, стройный офицер с «Золотой звездой» Героя на груди.

— Это вы — корреспондент «Пионерской правды»? — спрашивает он и называет себя: — Подполковник Макаров... Реактивный самолёт, на котором мы с вами должны лететь, только что поднялся в воздух. Но это ничего. Он едва ли успел улететь более чем на 200 километров. Сейчас мы попросим лётчика вернуться...

Подполковник подошёл к столику с радиостанцией и сказал в микрофон:

— Сокол-2, Сокол-2. Я — Роза, я — Роза... Немедленно возвращайтесь.

— Я — Сокол-2, я — Сокол-2... вас понял... — послышался голос из приёмника, а немного спустя на горизонте, над кромкой синеющего леса, показалась чёрная точка.

Через мгновение эта точка превратилась в маленький юркий самолёт. Он вихрем промчался над нами, сделал разворот и, почти не сбавляя огромной скорости, пошёл на посадку. Машина приземлялась так ровно и стремительно, что мне казалось: со снежной горы высотой в несколько километров несутся какие-то диковинные сани. Вот машина колёсами коснулась бетона. Теперь самолёт стал похож на бешено мчащийся гоночный автомобиль. Струя беловатого газа, издали напоминающая пыль, ещё более увеличивала это сходство.

Когда самолёт остановился, прозрачные крыши кабин отодвинулись, и лётчики, отстегнув парашюты, сошли на землю.

Оживлённо переговариваясь, они отправились на командный пункт, а мы с подполковником остались у самолёта.

Так вот какова эта сказочная машина!

До сих пор я, как и вы, ребята, видел её только в воздухе, да и то едва успевал посмотреть ей вслед.

Известно, что у реактивного самолёта нет пропеллера. С первого взгляда это поражает больше всего. Как же так? Аэроплан — и вдруг без пропеллера... Это так же трудно представить себе, как, например, автомобиль без колёс.

Но ещё удивительнее, что у этого самолёта нет и обычного мотора. Основная часть его двигателя — это труба, где происходят взрывы горючего, превращённого в газ. Взрывы-толчки и «толкают» самолёт вперёд.

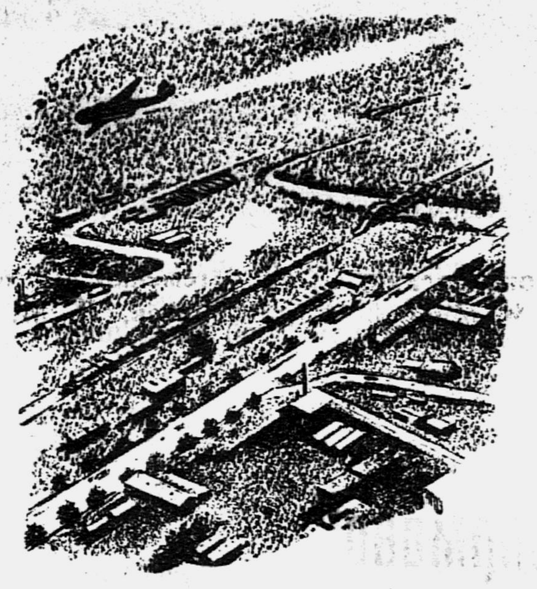
Нечто подобное происходит при стрельбе из ружья. После выстрела стрелок чувствует «отдачу» — толчок в плечо. Но человек твёрдо стоит на земле, и толчок заставляет его лишь слегка покачнуться. Представим же себе, что стрелок лишён опоры, что он висит в воздухе. Тогда толчок заставит его отлететь на несколько метров. А если бы он получил тысячу непрерывных толчков, каждый из которых в тысячу раз сильнее отдачи ружья?! Тогда наш стрелок сразу очутился бы за многие километры от того места, где стрелял... Непрерывными взрывами и движется реактивный самолёт.

...Подошли техники в синих комбинезонах и стали готовить нашу машину к новому полёту. Один проверил приборы в кабине лётчика, осмотрел каждую пядь маленьких, сильно вытянутых назад крыльев. Второй исследовал сигарообразный, обтекаемый корпус машины.

Третий техник внимательно осмотрел сопло (отверстие трубы двигателя под фюзеляжем самолёта, куда всасывается воздух и откуда выходят газы).

С помощью длинного шланга самолёт заправили горючим. И старший техник доложил, что всё готово. Мы застёгиваем ремни парашютов, садимся в кабины и привязываем себя к сиденью. На головах у нас кожаные шлемы, подбитые мехом. В каждом наушнике скрыта небольшая круглая трубка телефона, такая же, как в радионаушниках. На шее каждый из нас застёгивает узкий ремешок с двумя небольшими чёрными кружками — ларингофонами. Когда мы разговариваем, колебания наших голосовых связок передаются мембране этих приборов и преобразуются в звук.

При помощи телефона и ларингофона мы можем разговаривать и



друг с другом и с командным пунктом на аэродроме.

...Над нашими головами задвинулась прозрачная полукруглая крыша из плексигласса — небьющегося стекла... «К запуску! — говорит лётчик. — От сопла!» — и поворачивает маленький чёрный переключатель — тумблер.

Слышится ровный гул.

— Вылет разрешаю... — услышал я в наушниках голос дежурного.

— Понял, — ответил лётчик, и сразу же гул усилился. Потом раздался лёгкий шипящий звук — это подполковник отпустил пневматические тормоза. Самолёт вздрогнул и сначала медленно, а потом всё быстрее и быстрее понёсся по бетонной дорожке... Трава, кустарник, домики, люди проносятся перед глазами. Скорость возрастает ещё и ещё; теперь уже ничего невозможно различить, всё превращается в одну сплошную серозелёную ленту... Тело плотно прижимается к сиденью... Дух захватывает от такой «езды». И вдруг глухой рёв двигателя становится тонким, звенящим, как струна. Мы в воздухе. Земля убегает вниз, потом поворачивается, как на блюдце... Это лётчик сделал разворот.

Вдруг снова нарастает грозный гул низкого тона, а на плечи наваливается страшная тяжесть. Становится трудно дышать. Кажется, что нет такой силы, которая могла бы оторвать тело от сиденья. Выглядываю в окно и вижу, как быстро удаляется земля. Я полулежу на спине: так резко самолёт набирает высоту. Но всё это длится одно мгновение. Тяжесть спадает, становится легко и приятно.

— Мы на высоте 1 000 метров. Как ваше самочувствие? — спрашивает у меня подполковник Макаров.

— Благодарю вас... Несколько иное, чем было на земле... Боялся сломать сиденье в кабине...

— Не беспокойтесь, — смеётся в ответ лётчик. — Эта машина выдерживала испытания посерьёзнее.

Мы стремительно летим в ясном синем небе. С такой высоты отлично видна земля. Вот тоненькая чёрная ниточка железной дороги. Идёт поезд. Очевидно, он мчится на всех парах, но мне кажется, что он стоит на месте.

Автомобили, как крошечные чёрные букашки, пунктиром рассыпались по шоссе... Вот что-то серебристое мелькнуло внизу... «Это речка», — догадываюсь я, когда мы уже отлетели от неё километров на пятьдесят...

Многочисленные домики внизу.

— Вы знаете, что это? — говорит лётчик и называет пункт, который находится за несколько десятков километров от аэродрома. Уже?! А ведь прошло всего каких-нибудь три-четыре минуты! Внезапно земля стала приближаться...

Невольно хочется уцепиться за ремни в кабине. Кажется, что стремглав летишь в бездну. Пол кабины как бы уходит из-под ног.

Уже видна какая-то дорога... кусты... трава. Но вот самолёт вышел из пике и пошёл бреющим полётом в 10—15 метрах от земли. Затем снова лётчик набирает высоту и, почти не снижая скорости, идёт на посадку. Первый едва ощутимый толчок... Колёса коснулись земли... ещё... ещё толчок... Машина плавно катится по бетону. Подполковник Макаров выруливает на бетонную площадку. Стихает гул двигателя... Отодвигаю крышу кабины, снимаю шлем. Мы выходим из кабины. Какая тишина!..

Полёт закончен. За 25 минут мы пролетели несколько сот километров.

— Большое спасибо, — говорю я лётчику на прощанье. — Теперь мне есть о чём рассказать нашим читателям.

— Очень рад, что познакомил вас с замечательной машиной, созданной советскими конструкторами, — ответил подполковник Макаров. — Передайте пионерам горячий привет от лётчиков.

Б. ПРОТОПОПОВ.

Ночной прыжок

Рассказ мастера парашютного спорта СССР П. П. ПОЛОСУХИНА

Наш многомоторный самолёт жарким июньским днём поднялся с подмосковного аэродрома и взял курс к берегам Волги. С каждой минутой мы поднимались всё выше. Вскоре на окнах появился иней, мороз посеребрил металлические детали в кабине. Дышать становилось всё труднее. Мы включили кислородные приборы.

Мы, семеро парашютистов Добровольного общества содействия авиации, решили установить новый рекорд ночного группового прыжка. Перед этим мы долго тренировались на земле в непроницаемых стальных шкафах — барокамере и термобарокамере. Из камер выкачивали воздух, и мы приучали себя дышать разрежённым воздухом сквозь кислородные маски. Учились мы дышать при сильном морозе, который искусственно был создан в термобарокамере.

И вот мы летим в то место, где нам предстоит совершить свой рекордный прыжок.

Прилетев в условленное место, мы получаем небольшой отдых. Наконец, наступает долгожданная ночь.

Мы оделись в тёплые комбинезоны, пристегнули парашюты, натянули на головы меховые шлемы, прикрепили к поясам тщательно запломбированные барографы — приборы, которые зарегистрируют ту высоту, с какой мы совершим прыжок.

Стояла тихая звёздная ночь. Через окна самолёта было видно, как в степи зажглись яркие костры. Они обозначили большой треугольник — то место, где нам нужно было приземлиться. Самолёт стал набирать высоту: 2 000... 4 000... 6 000... 8 000 метров.

Мороз становился всё злее. Термометр показывал 53 градуса! Холод пробирался сквозь нашу меховую одежду. По сигналу мы надели кислородные маски.

Высота 10 370 метров. Я посмотрел в окошечко — далеко внизу тускло сверкала река и мигали огни костров. В кабине вспыхнула красная лампочка — сигнал «приготовиться к прыжку». Мы встали, ещё раз проверили свои приборы. Теперь вспыхнули две лампочки: «пора прыгать»... Штурман приказал открыть люки. В глубокой тьме вспыхивали огни. Я прыгнул. За мной прыгнули остальные парашютисты — мастера парашютного спорта СССР В. Кривой, В. Доросев, С. Коробов, В. Иванов, Е. Владимирская, К. Ерпичев.

Через семь секунд после прыжка я открыл парашют и повис на стропах. Я достал ракетницу. Зелёная вспышка в небе известила оставшихся на земле наблюдателей о том, что первый парашют открыт. Почти одновременно с интервалами в одну секунду темноту ночи прорезали ещё шесть зелёных ракет... На высоте 4 000 метров все мы сняли кислородные маски. Вскоре мне стало тепло, и я расстегнул комбинезон.

Приземлились мы благополучно. Спортивные комиссары сняли с поясов у парашютистов барографы, два таких же прибора вынули из кабины самолёта. Приборы показали, что мы, семь парашютистов ДОСАВ, прыгнули ночью с высоты 10 370 метров и тем самым установили новый рекорд. Его мы посвятили Дню сталинской авиации.

РОЖДЕНИЕ САМОЛЁТА

17 ДЕКАБРЯ 1903 года в Китти-Хоук — так называется местность на берегу Атлантического океана — поднялись в воздух американские авиаторы Вильбур и Орвил Райт. Заграничные историки утверждают, будто 17 декабря — дата, с которой начинается история современной авиации.

Но далеко от берегов Атлантики, в России, в Красном Селе, у горы Воренья, на двадцать с лишним лет раньше, чем в Америке, 1 августа 1882 года, поднялся в воздух самолёт, построенный нашим соотечественником Александром Можайским.

Самолёт родился не сразу, и целые поколения русских людей трудились для того, чтобы человек поднялся в небо.

Учёные Ломоносов и Менделеев, Жуковский и Циолковский, Чаплыгин и десятки безвестных тружеников науки создали воздухоплавание в России.

Своей дорогой, независимой от иностранных государств, шёл наш народ, создавая лётное дело.

И если бы не было братьев Райт, и если бы за границей не построили ни одного самолёта, — всё равно сегодня в нашем небе так же неслись бы скоростные машины и целые армады поднимались ввысь в дни авиационных праздников.

Ты, читатель, можешь гордиться своими соотечественниками: они сами добились того, чтобы у них выросли крылья, сами завоевали воздух.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Самые первые

В архивах хранятся старинные документы. Они рассказывают, как несколько столетий назад, когда на Западе никому и в голову не приходило мысли о том, что человек может летать, отважные русские люди делали себе крылья и пытались подняться в воздух.

В Рязанской воеводской канцелярии в деле воеводы Воейкова записано:

«1729 года в селе Ключе, недалеко от Ряжска, кузнец, Чёрная Гроза называвшийся, зделал крылья... Летал тако, мало дело ни высоко ни низко, устал и спустился на кровлю церкви»...

Ещё запись:

«1731 года в Рязани, при воеводе, подъячий нерехтец Крякутной фурвин зделал как мяч большой, надул дымом поганым и вонючим, от него зделал петлю, сел в неё и нечистая сила подняла его выше берёзы»...

Разумеется, нечистая сила была здесь ни при чём. Это был самый первый в мире полёт на воздушном шаре. Французы братья Монгольфье добились этого лишь полвека спустя.

Ломоносовский почин

В протоколах Конференции Петербургской Академии наук есть запись, сделанная на латинском языке. В переводе эта запись гласит: «Советник Ломоносов показал машину, названную им аэродромной, выдуманную им и имеющую назначением при помощи крыльев, приводимых в движение горизонтально в разные стороны заведённой часовой пружиной, сжимать воздух и подниматься в верхние слои атмосферы, для того чтобы можно было исследовать состояние верхнего воздуха метеорологическими приборами, прикреплёнными к этой аэродромной машине».

1 июля 1754 года великий русский учёный Михаил Васильевич Ломоносов на Конференции Петербургской Академии наук продемонстрировал первую в мире модель геликоптера.

„Русский витязь"

Первый в истории авиации многомоторный самолёт был построен в России, русским инженером Игорем Сикорским. У самолёта было четыре мотора. Назвали его «Русским витязем».

27 апреля 1913 года «Русский витязь» ушёл в воздух. Самолёт поднимал десять пассажиров и, кроме того, бомбы.

«Русский витязь» совершил переворот в самолётостроении. По следам русских конструкторов пошли учёные других стран.

Ракета Циолковского

В архивах царской охранки среди сугубо секретных бумаг найден волнующий документ. Он озаглавлен: «Проект воздухоплавательного прибора бывшего студента Института инженеров путей сообщения Николая Ивановича Кибальчича, члена русской социально-революционной партии».

Этот первый в мире проект космической ракеты был создан в 1881 году в каземате Петропавловской крепости Николаем Кибальчичем, приговорённым к смертной казни за участие в покушении на царя Александра II.

Николаю Кибальчичу не удалось осуществить свой проект. Кибальчич был казнён. Но в 1903 году в журнале «Научное обозрение» появилась статья К. Э. Циолковского «Исследование мировых пространств реактивными приборами». Замечательный русский учёный разработал основы науки о звездоплавании.

Современные реактивные самолёты построены по принципу ракет Константина Эдуардовича Циолковского.

КОНСТРУКТОР

ЭТО ПРОИЗОШЛО двадцать четвёртого февраля 1945 года в Германии, в районе реки Одер. Лётчик-истребитель Иван Кожедуб на своём самолёте «Лавочкин-5» вылетел на «свободную охоту». В воздухе на высоте трёх с половиной тысяч метров он встретился со странным, никогда не виданным самолётом врага. Немецкая машина шла с небывалой скоростью, со свистом разрезая воздух и оставляя за собой лёгкий дымок. Немецкий лётчик не обратил внимания на советский истребитель, — ещё бы! Трудно себе представить, чтобы обычный винтовой самолёт мог угрожать быстроходной реактивной машине.

Но лётчик Кожедуб решил идти в атаку. Он развернул свою машину и дал мотору полный газ. Однако расстояние между самолётами не сократилось. Реактивный самолёт шёл много быстрее «Лавочкина». Кожедуб попробовал прибавить ещё газу, и мотор вновь увеличил обороты. Кожедуб нажал ещё, и машина опять послушалась. Лётчик был поражён. Никогда ещё он не выжимал из своего самолёта такой сумасшедшей скорости. Немец заметил его, и тут, высоко в воздухе, начался поединок: всё исчислялось секундами, и секунды решали: кто — кого.

«Лавочкин» не подвёл Кожедуба. Расстояние между двумя самолётами стало медленно сокращаться: 800... 600... 400 метров разделяли их. Кожедуб нёсся по строгой прямой на чёрную машину с тузом пик на борту. И немецкий асс не выдержал. Он резко развернулся влево и на мгновение, только на одно мгновение, подставил Кожедубу свою «спину». Но и доли секунды было достаточно. Огонь! Кожедуб нажал гашетку. Самолёт с тузом пик на борту, разваливаясь на части, сорвался вниз.

В этот же день конструктору Семёну Алексеевичу Лавочкину сообщили интересный факт: его истребитель «Лавочкин-5», преследуя немецкий реактивный самолёт, догнал и сбил его... Но конструктор не удивился.

...Большая светлая комната — далеко от линии фронта.

Семён Алексеевич Лавочкин приподнимает штору. Пустынно голубое небо. Сюда, в кабинет главного конструктора, не доносятся рёв авиационных моторов и грохот самолётных пушек. Но здесь, в этих спокойных стенах, в напряжённой тишине кабинетов, днём и ночью идёт сражение. Оно бесшумно.

Может быть, в эту самую минуту по ту сторону фронта в таком же тихом кабинете так же напряжённо работает мысль другого конструктора, его противника — конструктора-врага.

Он, Лавочкин, обязан предвидеть и разгадать мысль противника, чтобы опередить её, свести на-нет, убить новым своим творением.

В тихих конструкторских кабинетах по ту и другую сторону фронта идёт битва технических идей, сражение человеческих мыслей.

Лавочкин работает над новым самолётом. Уже определено, какой скоростью должна обладать новая машина, для чего предназначена она и с каким противником ей предстоит встретиться в воздухе. За письменным столом, дома, в машине он делает наброски. Фантазия его работает безостановочно. Уже давно количество набросков перевалило за сотню, но дело ещё не подвинулось ни на шаг. Он спускает собачку английского замка. Почти сутки Лавочкин не принимает никого и не отвечает на телефонные звонки.

И вот двери кабинета открываются. Лавочкин просит принести ему крепкого чаю. Весёлый, даже слегка помолодевший, он встречает конструкторов. На письменном столе лист бумаги. На листе чертёж самолёта.

— Будем делать так, — и он, не торопясь, объясняет конструкторам свой замысел.

Современный конструктор — не только изобретатель, но и инженер, до тонкостей знающий производство. Вот он работает над скоростью самолёта. Эта скорость собирается «по мелочам». При новом сочетании фюзеляжа с крылом он находит, что истребитель выиграет дополнительных пять километров скорости. А новый профиль крыла даст ему ещё двадцать километров. Конструктор собирает, складывает, выискивает эти километры, чтобы родилась новая скорость боевой машины. Но конструктор никогда не забывает о заводе. Новое сочетание фюзеляжа с крылом даёт пять лишних километров.

Вверху на снимке — Герой Социалистического Труда генерал-майор инженерно-авиационной службы С. А. Лавочкин.

Однако для этого придётся перестроить половину завода. Выгодно ли это? Нет. И конструктор отказывается от такого усовершенствования. А вот новый профиль крыла выгоден, хотя ради него и придётся перестроить один цех.

На столе у главного конструктора лежит большой чертёж. Главный конструктор «разламывает» его, и машина расходится по рукам других конструкторов. Специалисты по крылу думают над крыльями, хвостовики — над хвостом, фюзеляжники делают проект фюзеляжа.

Современный конструктор — это изобретатель и командир. И успех его изобретения в одинаковой мере зависит от глубины конструкторского замысла и от того, как он руководит людьми, воплощающими его идею.

...Много дней завод охвачен необычайным подъёмом. Завод делает первые опытные экземпляры нового самолёта. Главный конструктор не покидает цехов.

А в это время в лабораториях в самых совершенных аэродинамических трубах испытываются модели будущего самолёта. И вот самолёт готов.

Задолго до начала испытаний Лавочкин на аэродроме. Он выходит из автомобиля и крупно шагает через всё лётное поле к своему самолёту. Как знать — может быть, ему скверно спалось в эту ночь! Он ходит вокруг машины, и, пожалуй, нет более придирчивого глаза, чем глаз главного конструктора. Вот показалось ему, что вокруг одной из тысяч заклёпок образовалось посветление. Почему? Не выдавая окружающим своего беспокойства, он, как бы невзначай, подходит к машине и начинает пробовать заклёпку. Заклёпка расшатана. Почему? Мысль его проникает за обшивку истребителя. Она ощупывает деталь. Деталь, должно быть, тоже расшатана. Лавочкин отменяет испытание. Истребитель возвращается в цех...

...Самолёт в воздухе. И люди внизу восхищены скоростью, с которой эта машина несётся по трассе. Внизу, на зелёном ковре аэродрома, среди членов приёмочной комиссии стоит высокий, полный, слегка сутуловатый человек. Из-под руки Лавочкин смотрит в небо. Он доволен испытанием.

Через несколько дней чертежи новой машины разойдутся в сотнях экземпляров по авиационным заводам, и тысячи истребителей «Лавочкиных» с рёвом поднимутся в небо.

А конструктор снова возвращается в свой тихий кабинет, и снова пытливая мысль его берётся за поиски новых решений.

Д. ХРАБРОВИЦКИЙ.

КОГДА ты видишь, с какой удивительной скоростью проносятся в воздухе современные реактивные самолёты...

Когда ты, сидя в уютной кабине, попадаешь из одного города в другой всего за несколько часов, вместо того чтобы ехать поездом несколько суток...

Когда ты с гордостью говоришь о том, что твоя страна — самая могучая авиационная держава мира, вспомни с благодарностью о людях-творцах, которые создали нашу авиацию.

Всё выше и выше поднимается человек на своих могучих крыльях, всё быстрее преодолевает он пространства. И как знать: может быть, тебе, строящему сегодня модели, суждено создать самолёт будущего, который полетит к звёздам. Нет ничего невозможного для человеческого разума, — история доказала это.

И мы верим, что долетим до звёзд, потому что наша страна — Родина отважных людей, впервые поднявшихся в небо.

СТО ЛЕТ

КОЛЛЕКТИВ старейшего русского завода «Красное Сормово» имени А. А. Жданова отмечает 100-летие со дня основания завода. Сормовичи обратились с письмом к великому вождю народов товарищу Сталину. За заслуги перед Родиной и советским народом и в связи со столетием со дня основания Указом Президиума Верховного Совета СССР завод награждён орденом Ленина. Большая группа сормовичей награждена орденами и медалями.

Старый рабочий Михаил Семёнович Белкин привёл своих внучат Игоря и Галю на завод «Красное Сормово». Он показал им цехи, где всю жизнь работал их прадед, где работает сам он, их дед, и где работают теперь их отец и мать. Сормовичи любят родной завод, гордятся им.

СТО ЛЕТ назад на берегу Волги, неподалёку от Нижнего-Новгорода, был основан завод, известный сейчас под именем «Красное Сормово».

Прадед современного «Красного Сормова» сейчас показался бы нам крошечным: одиннадцать маленьких деревянных корпусов. Но по тем временам он был довольно велик. В первый же год своего существования завод выпустил паровое судно «Астрахань». Способ передвижения этого судна, на наш взгляд, кажется диковинным: пароход как бы сам себя подтягивал, наматывая на вертикальный ворот длинный — в полтора-два километра — канат, который предварительно закладывался на якоре по фарватеру.

Рабочим завода жилось тяжело. Они работали по 14 часов в день, получая за свой непосильный труд от 25 до 90 копеек. И эту нищенскую плату им выдавали далеко не каждый месяц, а примерно раза три в год — обычно к рождеству, к пасхе и к ярмарке.

В этих ужасающих условиях труда создавались пароходы и паровозы, которые благодаря талантам и трудолюбию русских инженеров и рабочих отличались высоким качеством.

Сормовские рабочие были настроены революционно. Они предпринимали целый ряд боевых выступлений против царского самодержавия. Ими руководили большевики.

1 мая 1902 года сормовичи провели знаменитую политическую демонстрацию, которую Горький запечатлел в своей повести «Мать».

Только одиннадцать лет назад умерла Анна Кирилловна Заломова, прообраз героини этой повести — Ниловны. В своих воспоминаниях Анна Кирилловна пишет:

«Запомнился мне 1902 год. Перед Первым мая надо было привезти из города в Сормово флаги. Дело было трудное, жандармы обыскивали чуть ли не каждого едущего. Пётр попросил меня провезти флаги. Подумала-подумала я и решила их вокруг себя обмотать, — поперёк себя шире стала. В поезде народ на меня смотрит, шепчет: «Ишь, какая толстая старуха прётся».

Вот с этим знаменем, на котором было написано: «Долой самодержавие! Да здравствует политическая свобода!» сын Анны Кирилловны Пётр Заломов во главе демонстрации двинулся на ощетинившихся штыками солдат. Пётр Андреевич Заломов жив до сих пор.

Расцвет Сормовского завода начался после Великой Октябрьской революции.

Заводы, как и люди, имеют биографии. В эпоху сталинских пятилеток завод «Красное Сормово» вошёл на восьмом десятке своей жизни. Но именно с этого момента он начинает молодеть. Он выпускает самые лучшие и быстроходные в мире речные суда и мощные паровозы.

Сейчас слава «Красного Сормова» распространилась по всей стране. На улицах Сормова частенько можно встретить речных и морских капитанов, механиков и прочий флотский народ, прибывающий со всех концов Советского Союза. Капитаны набирают здесь команды и уводят построенные для них суда на Каспий, на сибирские реки, на реки Севера. Заказчики ждут недолго: одно из замечательных достижений «Красного Сормова» — быстрота работы. Завод освоил новый метод постройки судов.

Прежде судно собиралось на верфи из огромного множества мелких, подчас мельчайших деталей.

Ныне корпуса судов собираются и свариваются в цехах из готовых секций.

Получилось поразительное ускорение работы. Пароход «Большая Волга», выпущенный в прошлом году, построен в пять раз быстрее, чем строили такие суда до войны. Теплоход рождается теперь за двадцать четыре дня.

На фронтоне завода «Красное Сормово», как на груди воина, красуются три ордена. Два из них — орден Ленина и орден Отечественной войны — получены во время войны.

Старый Сормовский завод — на подъёме. Ибо на подъёме Советская страна. Она круто идёт в гору, светлая вершина которой называется коммунизм.

С гордостью смотрят сормовичи на свою партийную организацию, которая идёт во главе всего коллектива. Она беспрерывно пополняется лучшими, передовыми людьми «Красного Сормова», носящего ныне имя Андрея Александровича Жданова — большого друга сормовских рабочих.

Завод меняется на глазах, молодеет, ширится. Появляются новые цехи и лаборатории, производства.

Столь же разительны перемены, происшедшие с людьми Сормовского завода.

Мать Петра Заломова рассказывает в своих воспоминаниях:

—Дожила я до девяноста лет. Сорок три человека потомства вокруг меня — сыновья, дочери, внуки, правнуки, а в могилу не хочу от такой радостной жизни... Кругом я в своём народе... Детей у меня семь человек было. Внуков у меня теперь восемнадцать, а правнуков, должно быть, дюжины полторы... Разве не счастливая я старуха, что дожила до таких времён, когда у нас в стране все трудящиеся равны стали, когда нет такого унизительного презрения к рабочему человеку, которое было раньше?

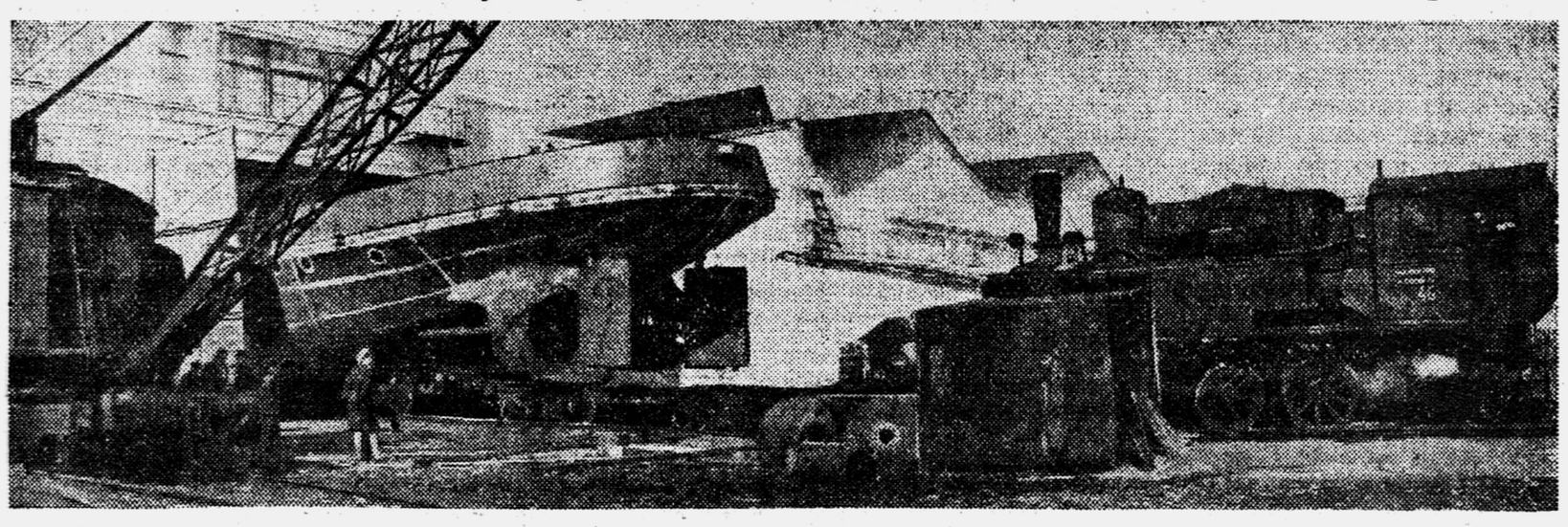
Могла ли я мечтать стать профессором? А вот внучка Лёля (дочь Петра) лекции по истории партии читает. Могла ли я думать о том, чтобы свой автомобиль завести? А вот внук мой Петя (сын Саши) — большой человек на автозаводе имени Молотова, конвейером заведует... Персональную машину ему правительство подарило...

То же самое могли бы рассказать сотни сормовских матерей о своих детях, ставших знаменитыми стахановцами, партийными руководителями, инженерами, директорами заводов.

Празднику сормовичей радуется весь советский народ: в судьбе этого старейшего завода отразилась великая судьба всей нашей социалистической страны.

Лев СЛАВИН.

Хорошо работать на таком большом, знаменитом заводе! Валя Сорокин и Ася Воинова ещё учатся в ремесленном училище, но они уже равноправные члены славного коллектива сормовичей.



Прежде пароходы строились под открытым небом, на берегу реки. На заводе «Красное Сормово» корпус буксирного теплохода собирается теперь в цехе. Вот готовый корпус уже погрузили на железнодорожные тележки. Так, на поезде, будущий теплоход доедет до самого берега Волги, и там его спустят на воду.

УДАЧНАЯ ОХОТА

Коля Крупенников и Юра Костиков живут на Дальнем Востоке, на берегу Охотского моря. Хотя учатся они ещё только в четвёртом классе, оба уже умело наблюдают природу, оба — заправские охотники. Сейчас, в дни каникул, Коля и Юра проводят свободное время в лесу, в горах, на берегу моря.

Вот с какой богатой добычей возвращаются они домой!

Фото В. БАЙДАЛОВА. (ТАСС).

ИНТЕРЕСНЫЙ КОНКУРС

НЕДАВНО мне довелось побывать в одном пионерском лагере на станции Кратово, Казанской железной дороги. Ребята пригласили меня на «Конкурс песни». Одиннадцать отрядов соревновались между собой на лучшее исполнение песен советских композиторов. Каждую песню ребята инсценировали. Они придумали специальные сценки и во время пения с увлечением исполняли их.

Первое место на этом интересном конкурсе завоевал первый отряд мальчиков. А второе поделили между собой отряд самых маленьких и второй отряд девочек.

Полезное и увлекательное дело придумали пионеры из Кратовского лагеря. Хорошо бы и в других лагерях провести такой же конкурс, чтобы ребята вернулись в школу, полюбив и научившись петь новые песни.

Композитор
Марк ФРАДКИН.

А вот в заводском затоне стоят уже готовые буксирные теплоходы, построенные в цехах «Красного Сормова». Фото О. КНОРРИНГА.

Редактор З. П. ТУМАНОВА.

Б—01488 Типография «Красное знамя» изд-ва ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия», Москва, Сущевская, 21. Зак. 1404