



Крылья любимой Отчизны

Завтра — День Воздушного Флота СССР

жизни, но он «уходит» от этого. Зато с энтузиазмом рассказывает о других летчиках-испытателях.

— Вы, конечно, слышали о нашем Василии Гавриловиче Иванове? — спрашивает он и, не дождавись ответа, продолжает:

— О, это замечательный человек. Более двадцати лет отдал он авиации. Испытал десятки самолетов наших известных авиационных конструкторов — А. Н. Туполева и А. С. Яковлева, С. В. Ильюшина и А. И. Микояна, П. О. Сухого и О. К. Антонова, С. А. Лавочкина и Н. Н. Поликарпова. Прекрасный летчик, вооруженный глубокими инженерными знаниями, он всегда находил выход из трудных ситуаций, которые порой складываются в воздухе. А их было немало.

Однажды мартовским холодным днем Василий Гаврилович везулся, по меткому выражению товарищей, «будто с того света». То был полет на первом отечественном сверхзвуковом самолете.

На высоте более двенадцати тысяч метров Иванов проверял устойчивость машины. Она «огрызнулась», отказалась слушаться летчика и почти десять тысяч метров, кувыркаясь, падала к земле. Только знание дела и упорство, железное самообладание и чувство партийной ответственности за опытную машину позволили Василию Гавриловичу одержать тогда верх в этом единоборстве.

После полета Иванову напомнили, что ему было разрешено покинуть самолет. Докуривая подвяд третью папиросу, он ответил так, как отвечают все летчики-испытатели:

— Я старался спасти самолет. Был уверен в этом. А бросить его — дело не хитрое.

— На таких смелых, отважных, знающих летчиках держится наша авиация, — сказал, заканчивая свой рассказ, Анатолий Павлович. — Они многое сделали для того, чтобы Военно-Воздушные Силы нашей страны стали такими, какими мы видим их сегодня, в наш праздник.

Да, советская авиация стала сейчас реактивной, ракетно-эсней, сверхзвуковой. Все шире используются в ней радиолокация, телемеханика, автоматика и ракетная техника. Наши летчики могут теперь выполнять задания днем и ночью, в любых метеорологических условиях, на больших и малых высотах, на сверхзвуковых и дозвуковых скоростях, в обстановке, максимально приближенной к боевой. На очереди решение таких проблем, как полеты на гиперзвуковых скоростях (примерно пять—восемь тысяч километров в час), создание воздушно-космических летательных аппаратов и другие.

Мы горды достижениями нашей современной авиации, но с неменьшей гордостью говорим и о ее славном прошлом. Ведь это в небе нашей Отчизны был совершен летом 1882 года первый в мире полет самолета, созданного А. Ф. Можайским. Огромным, неопределимым вкладом в покорение человеческого воздушного океана явились выдающиеся научные открытия целой плеяды русских ученых, конструкторов и изобретателей.

Наши летчики умеют защищать свободу, счастье и независимость своей Родины. Об этом говорит боевое прошлое советских Военно-Воздушных Сил. Неувядаемой славой покрыли они себя в годы гражданской войны и иностранной военной интервенции. Мужественно и самоотверженно сражались доблестные авиаторы против гитлеровских захватчиков в огненные годы Великой Отечественной войны. Во всех ее крупных сражениях — под Москвой и Ленинградом, Сталинградом и Курском, на Днестре и Дунае, на Висле и Одере — советская авиация сыграла огромную роль. Она умело помогала наземным войскам в разгроме ненавистного врага, в защите городов и сел с воздуха.

И в наши мирные дни в летопись подвигов советских летчиков внесены десятки славных имен. Никогда не исчезнет из памяти нашего народа героический поступок летчика Бориса Рябцева.

Самолет, который он испытывал, стал резко терять высоту. Рябцев мог покинуть его, выпрыгнув с парашютом, но под крыльями машины лежал город, живший обычной мирной жизнью, и летчик продолжал полет. Когда же опасность для города миновала, катапультироваться было уже поздно. Ценой своей жизни Борис Рябцев спас сотни людей...

Под стать военной авиации и ее людям и наш Гражданский Воздушный Флот со своими прекрасными кадрами. «Лучшая в мире авиация — советская», «Воздушные гиганты русских» — под

такими заголовками публиковались летом этого года статьи в парижских газетах, когда в столице Франции работал XXVI Международный салон авиации и космоса.

Сенсацію произвела модель строящегося сверхзвукового советского лайнера «ТУ-144», способного развивать скорость до 2.500 километров в час и перевезти 121 пассажира на расстоянии до 6.500 километров. Восхищенные вызвали лайнер «ИЛ-62» и ряд других самолетов и вертолетов. Когда же на парижском аэродроме приземлился гигантский советский самолет «АН-22», названный «Антеем», удивлению и восторгу посетителей выставки не было предела. И это нетрудно понять: мир еще не видал машины, способной поднять 720 пассажиров или 80 тонн груза и перевезти их на 5.000 километров. В США еще только создается подобный многоместный пассажирский лайнер. Но и он будет перевозить лишь 250 пассажиров.

Замечательными делами встречают традиционный праздник советского народа — День Воздушного Флота СССР верные и умелые защитники воздушных рубежей Родины. О своих достижениях, планах, задачах будут в этот день рассказывать народу и летчики Гражданского Воздушного Флота, спортсмены — авиаторы ДОСААФ, труженики авиационной промышленности, ученые и конструкторы — все, кто создает и обслуживает могучую советскую авиацию, кто покоряет безбрежный воздушный океан.

Полковник М. ГОЛЫШЕВ.

ЗАКОНЧЕНЫ полеты, затих аэродром, и теперь можно побеседовать с людьми, выбравшими завидную и трудную профессию летчика. Но все они очень скромны.

С кем ни заговоришь, каждый охотно рассказывает только о своих товарищах, а о себе — скупо и односложно. Таков и Анатолий Павлович Молотков, заслуженный летчик-испытатель СССР, генерал-майор авиации. Много интересно мог бы он поведать из своей

ЛЕНИНСКИЙ ПУТЬ

2 стр. 17 августа 1965 года.
Вторник, № 130 [6868].