

Обионяя мечту!

А. А. АРХАНГЕЛЬСКИЙ,

заслуженный деятель науки и техники, Герой Социалистического Труда, конструктор

Авиационная техника развивается с быстротой, которую не могли в полной мере предвидеть даже люди, превратившие древнюю мечту человечества о покорении воздуха в реальность.

Николай Егорович Жуковский, исследователь исключительного диапазона и воображения, некогда мечтал о самолете, годном для полета одного — двух человек. В 1898 году выдающийся ученый говорил на съезде естествоиспытателей и врачей в Киеве:

— Машина, более тяжелая, нежели воздух, даст нам, по моему мнению, средства для быстрого полета одного или двух человек в любом направлении и заставит нас перестать завидовать птице...

Действительность опередила мечту Жуковского. Еще при его жизни впервые в мировой истории авиации появились четырехмоторные русские самолеты большой грузоподъемности. В 1915 году питомец Жуковского конструктор В. А. Слесарев построил воздушный гигант «Святогор» — многоместный самолет, рассчитанный на 30-часовой беспосадочный перелет. Эту машину Жуковский считал шедевром, превзошедшим его прежние предположения.

Что же сказал бы отец русской авиации, если бы он дождал до наших дней и увидел могучий самолет дальнего действия, созданный А. Н. Туполевым?

Да, на заре двадцатого века люди завидовали птице. Теперь человек научился летать на скоростях, не доступных, кроме него, ни одному живому существу на свете.

Появление реактивных двигателей, бурное развитие реактивной техники сродило наши привычные понятия об авиации и ее возможностях. Термин «максимальная скорость» теряет свой прежний смысл: для самолета с реактивным двигателем ни теоретически, ни практически нет предела скорости.

Это утверждение звучит фантастически, но оно вполне обоснованное. Наше воображение просто не может еще примириться с поразительными переменами в авиации. В прошлом году на авиационном празднике диктор, комментируя полет реактивных самолетов, сравнил их со стремительными стрижами, а реактивную скорость он назвал ураганной. Сравнения наивные. Стриж летает со скоростью 50 метров в секунду, то есть 180 километров в час. Ураган адской силы, опрокидывающий в море корабли, вырывающий из земли деревья, пронесется со скоростью 50—60 метров в секунду. Диктору просто не хватило образных слов, чтобы передать впечатление, вызываемое полетом реактивных машин.

Техника воздухоплавания в своем развитии пошла иными путями и темпами, чем думал даже в двадцатых годах нашего века Константин Эдуардович Циолковский. Человек, своим научным воображением проложивший путь в далекий, беспредельный космос, он в увлекательной книге «Вне земли», вышедшей в 1920 году, рисовал такую картину будущего: громадные металлические дирижабли работают на перевозках дешевого груза; аэропланы служат для особо быстрых передвижений небольшого числа пассажиров или драгоценных грузов; употребительней всего аэропланы для одного — двух человек; реактивные стратопланы используются для межпланетных путешествий.

Свои представления Циолковский относил к началу двадцатого века. Однако, дожив до сталинских пятилеток, Циолковский увидел, что дирижабль, его любимое детище, быстро уступает место аппаратам тяжелее воздуха. Непрерывный рост грузоподъемности и дальности полета металлических тяжелых самолетов Туполева, которым начали подражать во всех странах, вынудил человечество отказаться от дирижаблей, прежде чем был достигнут предел их возможностей.

Циолковский был свидетелем триумфальных полетов советских самолетов по Европе, перелета двухмоторного «АНТ-4» из Москвы через Тихий океан в Нью-Йорк, рекордного беспосадочного полета «АНТ-25» по замкнутой кривой на 12 411 километров и, наконец, полета самого большого в мире восьмимоторного корабля «Максим Горький».

И тогда Циолковский понял, что дирижабль обречен: его конкурент — самолет — несравненно сильнее. Впрочем, Циолковский получил от своих талантливых советских учеников превосходную компенсацию: конструирование реактивных двигателей началось еще при его жизни.

Советский инженер П. И. Шатилов в 1929 году создал прекрасную камеру сгорания для реактивного двигателя прямой реакции. Советский ученый Ф. А. Цандер впервые в мировой практике построил и испытал еще в 1930—1931 годах два реактивных двигателя. Циолковский был несказанно рад успехам учеников. Несмотря на болезнь, он непосредственно участвовал в этих работах, помогал расчетами и советами. Первый в мире самолет с реактивным двигателем поднялся в воздух в 1942 году, управляемый советским летчиком-испытателем Г. Я. Бахчиванджи. И если мы не применили реактивной авиации в годы Великой Отечественной войны, то лишь потому, что в этом еще не назрела практическая необходимость.

С выходом на мировую авиационную арену реактивного двигателя некоторые горячие головы уже готовы хоронить винто-моторный самолет. Поспешная и нелепая мысль! Конечно, у реактивного двигателя много огромных преимуществ в сравнении с мотором и винтом. У реактивного самолета впереди необозримые перспективы развития. Совершенно бесспорно также, что винто-моторная авиация уже близка к «потолку» своих технических возможностей. Но это вовсе не значит, что винто-моторная установка сходит или когда-либо сойдет с авиационной арены, что практическая полезность мотора исчерпана. Другое дело — граница его полезности. Речь может идти лишь о перераспределении целевого назначения типов самолетов в связи с появлением реактивного двигателя.

Однако при этом не следует забывать, что мотор с винтом совершенствуется непрерывно, хотя «потолок» его предопределен. Убедительный пример: на воздушном параде Первого мая 1950 года миллионы москвичей наблюдали тяжелый флагманский корабль, пронесшийся над столицей в сопровождении реактивных истребителей со скоростью, изумительной для винто-моторных бомбардировщиков. Факт поучительный, особенно для зарвавшихся американских поджигателей войны, хвастливо считающих свою авиацию пределом технического совершенства.

Сегодня можно вполне четко определить место, которое по праву занял реактивный самолет в военной авиации. Но и в гражданской авиации он найдет себе работу. Если потребуется в несколько часов доставить людей или чрезвычайно важный груз из одного конца страны в другой, — конечно, эту задачу лучше всего решит реактивный стратоплан. Но для нормальной эксплуатационной работы в гражданской авиации вполне достаточно современного винто-моторного самолета. Он по-прежнему будет возить пассажиров, почту, газету, фрукты, медикаменты и другие грузы. Только в наш век радиолокации и электроавтоматики пассажирско-грузовые перевозки по воздуху станут еще безопасней, а винто-моторные самолеты еще вместительней и комфортабельней. Несомненно, со временем электроавтоматика достигнет такой безупречной точности, когда явится возможным управление самолетом по радио. Забрав грузы или

пассажиров, самолет по радиосигналу диспетчера аэропорта отправится в путь и по сигналу сядет на месте назначения. Эксплуатация самолета, управляемого на расстоянии, — не бесплодная фантазия, а реальная, близкая мечта.

Большая скорость не всюду нужна. Посмотрите, например, как стойко держится на службе в нашей сельскохозяйственной авиации биплан «ПО-2». Мы подчеркиваем слово «нашей», потому что Советский Союз был пионером применения самолета в сельскохозяйственном производстве, и нигде в мире этот вид специальной работы авиации не принял таких огромных размеров, как у нас. Наши летчики в шутку говорят: «Дайте срок, научимся и пахать и косить с воздуха».

Конечно, годом раньше или позже, но самолет «ПО-2» заменят еще более производительные и экономичные машины, в частности — вертолеты. Но все равно это будут летательные аппараты с минимальными скоростями.

Наконец, винто-моторный самолет сохранится и в качестве спортивно-учебной машины, подобно тому как никогда не исчезнет на море парусная яхта.

Талантливый советский народ сумел превратить увлекательную сказку о ковче-самолете в сказочную действительность. Самолет родился в нашей стране. Наука о воздухоплавании, реактивная техника родилась в нашей стране. Для народа, сумевшего подарить миру столько ценностей еще в ту пору, когда он был скован цепями капитализма, — разве есть для него сегодня, в сталинскую эпоху, непреодолимые препятствия или неразрешимые задачи? Для строителей коммунизма достижимо все!

Миролюбивый и трудолюбивый советский народ выковал свою могучую авиацию для созидательных целей. Он покорил воздушное пространство, чтобы выгадать время, ускорить великий процесс строительства коммунизма. В Стране Советов авиация проникла во все области культурной и экономической жизни. Мы не скрываем и того, что непрерывно совершенствуем свою военную авиацию, чтобы советское небо было так же недоступно врагам, как и советская земля, советские морские рубежи.

Мы постоянно бдительны, всегда в готовности. Англо-саксонские генералы грозят: «Мы пошлем против большевиков самолеты с грузом атомных и бактериологических бомб, чтобы умертвить их, разрушить их цивилизацию». Писатели-наймиты «авиакрестоносцев» Уоллстрига, захлебываясь от восторга, описывают жизнь человека, который, случайно уцелев, настолько одичает, что не сумеет даже пользоваться карманной зажигалкой. Бред! Нас не запугаешь! Напрасно чертили и трумзы внушают своим народам, что война, в которую они пытаются ввергнуть человечество, не будет особо тяжким бременем для англо-саксов: все, мол, сделают «летающие крепости», атомы, бактерии и колорадские жуки.

В тщетной надежде новоявленные претенденты на мировое владычество воскресили в атомно-бактериологическом варианте жалкую идею «блицкрига». Гитлер тоже проповедывал эту бредовую идею: результат известен. Из 80 тысяч самолетов, построенных гитлеровцами в последние три года войны, 75 тысяч были уничтожены на советско-германском фронте. Такая же участь постигнет и тех, кто попытается навязать человечеству новую войну, кто в безумии своем не прислушается к предостерегающему голосу сотен миллионов трудовых людей, жаждущих мира, требующих мира.

Советский Союз сильнее сегодня, чем вчера, и завтра будет еще сильнее. Наша наука и техника непрерывно двигаются вперед. Наши люди неустанно совершенствуют свои знания. Несколько тысяч советских летчиков были удостоены правительственных наград в последние пять лет за освоение новой, сложной боевой техники. Из года в год увеличивается число конструкторов и работников авиационной науки — лауреатов Сталинских премий.

Советский народ спокойно и уверенно смотрит в будущее. Он знает: на советские Вооруженные Силы, на советскую авиацию можно положиться! Их создал и опекает гений товарища Сталина.