2012-01-13 **Истории на тему авиации**

По инициативе депутата Государственной Думы от Воронежской области, члена фракции КПРФ С.А. Гаврилова при поддержке воронежского аэроклуба «Федерация любителей авиации», воронежского авиазавода прошёл конкурс «Воронеж - авиационная столица России».
Представляем вашему вниманию лучшие работы, присланные на конкурс.

1. РАЗГОВОР С СЫНОМ

- Мам, а расскажи про самолеты?
- Я лучше покажу тебе. Смотри, видишь, высоко в небе летит?
- Эта белая птица?
- Птица… большая белая птица…
- Живая?
- Живая… но это необычная птица - она сделана людьми из металла.
- А как же она летает?
- Ею управляют люди, сильные и умные люди - летчики.
- И она слушается их? - Да она послушна, но надо долго учиться, чтобы управлять ею.
- Мам, а как зовут этот самолет?
- Он так высоко летит – с земли и не разберешь. Наверное, Ту или Ан, или Ил.
- Какие странные у них имена!
- Самолеты получают свои имена от фамилии конструктора, которые их создали. Например, Ту – от Туполев, Ан – от Антонов, Ил – от Илюшин.
- Это были хорошие люди, если их именами называли самолеты?
- Да, сынок. Это были хорошие и умные люди. И благодаря им в нашей стране появились такие самолеты. И теперь мы можем полететь в любой уголок мира! В Африку, в Америку или даже в Австралию!
- А это далеко?
- Очень далеко! И редкая птица долетит так далеко!
- А самолет точно долетит?
- Конечно, долетит!
- А если он устанет или захочет спать?
- Наши самолеты очень надежны и ими управляют самые лучшие летчики!
- А когда мы полетим на самолете?
- Ты подрастешь, и мы обязательно полетим… да ты уже спишь… ну спи, родной, и пусть

тебе приснится, как мы летим на большом красивом самолете далеко-далеко…

Светлана КИМ.

2. ХОЧУ ЛЕТАТЬ!

Воронежский авиационный завод начал работать в 1932г. История завода связана с известными конструкторами С. В. Илюшиным, О. К. Антоновым, А. Н. Туполевым.
В самые тяжелые дни для нашей страны самолеты Воронежского авиационного завода защищали Родину. Фашисты называли их «черной смертью». Ни одна в мире страна не имела самолета равного ИЛ-2. Эта машина прошла войну с первого до последнего дня. Благодаря мужеству людей и Воронежским самолетам наша страна осталась на карте мира.
Шли годы, распался Советский Союз, на карте появилось новое государство Россия, а продукция Воронежского авиационного завода с каждым годом усовершенствовалась. Летать на наших самолетах стало престижно, комфортно и надежно, экономится много времени, поэтому количество перевозок с каждым годом увеличивается. На завод пришли надежные инвесторы. Авиапром имеет много заказов. В настоящее время выпускаются модели ИЛ-96, АН-148. Самолет президента Российской Федерации делали в Воронеже. А это говорит о том, что Воронежские самолеты самые надежные. Их знают и в России, и во всем мире. Воронеж считают и будут считать не только колыбелью русского флота, но и авиационной столицей России.
Пройдет время, талантливые инженера и конструкторы разработают новые модели. В то время на самолетах будут летать и на дальние расстояния, и в соседние города. Когда я вырасту, я тоже буду летать, я хочу стать стюардессой. Я еще я хочу, чтобы из тысячи писем, вы обратили внимание на мое письмо, и моя мечта начинала сбываться прямо сейчас.

Ирина СУКОВА.

3. НЕОБЫЧНЫЙ ЭКСПОНАТ

В музее Брестского Краснознамённого авиационного полка дальней авиации уже четверть века хранится необычный экспонат. Этот экспонат вызывает неизменный интерес у всех посетителей музея, от седых ветеранов, до школьников. Это — серьга от задней тележки шасси самолета Ту-22М3 и жёстко зацепленным с ней куском железнодорожного рельса. Серьга — часть самолётного шасси, которая имеет вид рыболовного крючка и служит для подъёма шасси и его технического обслуживания. Конечно все посетители музея спрашивают об истории данного экспоната. Расскажу

Вам её и я, так как был очевидцем. Этот уникальный случай произошёл на одном из аэродромов дальней авиации в конце восьмидесятых годов двадцатого века. В октябре, завершался ремонт ВПП и рулёжных дорожек и командир полка принял решение на производство полётов. Как это было принято в те времена, все хотели перед празднованием дня октябрьской революции отчитаться о своих успехах: ремонтники о своих, лётчики о своих. На лётном поле, в одном месте сопряжение рулёжной дорожки с магистральной было недоделанным и поэтому узким. На предполётных указаниях, командир полка заострил внимание всех экипажей на внимательность руления на узком участке. Полёты начались по плану, несколько дальних бомбардировщиков взлетели с бомбами на полигон, для отработки бомбометания, остальные экипажи выполняли полёты в районе аэродрома. Через несколько часов вернулись на аэродром, удачно отбомбившиеся экипажи, ведущим у которых был замполит полка, который уже готовился доложить командиру результаты вылета. Всё шло как обычно, посадка, сруливание на магистральную дорожку, а с неё на рулёжную в зону для стоянки и обслуживания. И вот на самом узком месте рулёжной дорожки произошёл этот случай. Увлёкшись замполит не рассчитал траекторию руления и задней частью правой тележки шасси выехал на грунт, скорость была достаточной и самолёт почти без задержки выехал на бетонное покрытие и порулил на стоянку. Перед заруливанием экипаж увидел большое количество техников, которые были очень возбуждены, подавали непонятные сигналы и жестикулировали. После выхода из кабины лётчики узнали причину необычного поведения техников. Оказывается при сходе на грунт тележки шасси она погрузилась в него на 15-20 сантиметров. Это привело к тому, что серьга изменила угол наклона и своим жалом погрузилась в почву и захватила за соединительное отверстие железнодорожный рельс, длинной 10 метров. После выезда самолёта на бетонное покрытие рельс оказался буквально на крючке и тащился за самолётом до самой стоянки. Поэтому техники увидев это пришли в необычайное возбуждение. Представьте самолёт, вернувшийся с полигона тащит за собой десятиметровый железнодорожный рельс, такого не видел ни кто. Рельс с серьги так и не смогли снять, серьгу от шасси отстыковали, рельс обрезали. Как рельс оказался в грунте так и не выяснили, то ли ремонтники забыли и засыпали, то ли предприимчивый техник для своих нужд припрятал. С тех пор необычный экспонат занял своё место в полковом музее.
Андрей ПЕРЕГУДОВ

4. ИСТОРИЯ ПОЯВЛЕНИЯ САМОЛЕТА ПАМЯТНИКА МиГ-21 В ВОРОНЖЕ

Началась история превращения боевого самолета МиГ-21 в знаменитый воронежский памятник с неудачного полета, который совершил один из летчиков в 1975 году. К счастью, летчик остался жив. Но самолет при не очень удачном приземлении был разбит. И даже после ремонта за штурвал истребителя летчики садиться уже не решались. В итоге самолет был списан. А в 1976 году было решено превратить его в памятник. Истребитель должен был напоминать воронежцам о героической защите от фашистов небесных территорий города летчиками 2-ой воздушной армии

Военно-Воздушных Сил.
В установке памятнике принимали непосредственное участие военные. Даже эскиз памятника был создан подполковником штаба 445-го авиационно-исследовательского палка. А руководил установкой начальник этого штаба полковник Владимир Харитонович Калашников.
Несчастливая судьба преследовала самолет и во время установки. Первая же попытка поставить самолет на постамент закончилась неудачей. Из-за плохо закрепленных тросов самолет вновь упал и деформировался. Его нужно было спешно ремонтировать, чтобы вернуть ему первозданный облик. С задачей срочного ремонта вновь пришлось справляться военным, солдатам срочной службы того же 445-го авиационно-исследовательского полка. Совместные усилия военных и властей Советского района увенчались успехом: памятник все же был установлен.
Торжественное открытие состоялось 9 мая 1976 года. В этом году исполнилось 35 лет со дня появления памятника в Воронеже.
Денис Алексеевич

5. ВЕРЮ В ВЕЛИКОЕ БУДУЩЕЕ РОССИИ В АВИАСТРОЕНИИ

История Российской авиации пожалуй начинается с М.В. Ломоносова, который в 1754 году представил на обозрение несколько моделей, которые могли летать. Спустя столетие изобретатель контр-адмирал А.М. Можайский продемонстрировал конструкцию самолета с неподвижным крылом, собственного производства. Модель показала прекрасные результаты при испытаниях в аэродинамической трубе. В результате было принято вполне логичное решение о постройке самолета в натуральную величину, что и было воплощенно в жизнь в 1882 году.
Такие люди как Н. Е. Жуковский и К.Э. Циолковский внесли неоценимый вклад в развитие мирового самолетостроения. Одно из наиболее важных, это обоснование формы крыла самолета в зависимости от скорости его полета.
Перед началом первой мировой войны, военными объявляется всероссийский конкурс на проектирование самолета со скоростью не менее 114км/ч и грузоподъемностью более 450 килограмм. Из множества представленных чертежей было построено несколько самолетов наиболее подходящие под жесткие или превосходящие критерии, Д. П. Григорович, С. А. Чаплыгин, М. В. Келдыш, Г. П. Свищев и Б. Н. Юрьев, эти люди и есть история авиации СССР.
При поддержке правительства, которое понимает всю важность военного самолетостроения, эта ниша получает и денежные инвестиции. В конструкторских бюро постепенно наметился переход на изготовление авиатехники из металла, началась разработка системы складывания шасси. В отделе самолетостроения наладили массовый выпуск истребителей и штурмовиков (в том числе отличившийся в годы Великой отечественной войны, У2)
В настоящее время авиация РФ это не только авиатехника, а целый промышленный авиа-комплекс. Он включает в себя конструкторские бюро и научные институты,

авиазаводы и базы.
После кризиса, связанного с распадом СССР, вновь с колен встает отечественное самолетостроение. Это сейчас подтверждается созданием новых моделей самолетов военно-воздушных сил России не имеющих мировых аналогов. Разработка и внедрение в эксплуатацию новых видов гражданских лайнеров позволяет надеяться, что и гражданская авиация России, без сомнения, займет не последнее место среди лидеров самолетостроения таких как США и Великобритания.
Я лично верю в великое будущее нашей страны в авиастроении!

Дмитрий КАДУРИН

6. ПОДВИГ

От военной мощи любой страны зависит мирная жизнь ее жителей. Я хочу рассказать о подвиге, известном многим, но от этого не менее героическом. То, что сделал легендарный летчик Виктор Талалихин, даже спустя 70 лет кажется невероятным. В ночь с 6 на 7 августа 1941 года немецкие бомбардировщики пытались прорваться к Москве. Задача наших летчиков была не дать им до нее долететь.
Вражеский "Хенкель-111" Талалихин встретил на высоте 4,5 тыс.меторв. На своем И-16 он зашел ему в "хвост" и сразу атаковал. Враг с подбитым правым двигателем резко развернулся и со снижением полетел в другую сторону. Продолжая обстрел, Талалихин летел за ним. Но тут кончились боеприпасы и тогда летчик решил отрубить бомбардировщику хвост винтом своего самолета.
Когда Виктор подлетел совсем близко, то получил очередь из крупнокалиберного пулемета. Раненый в руку, летчик смог направить машину на таран, а затем выпрыгнуть из нее. Пролетев почти километр в затяжном прыжке, раскрыл парашют. Талалихина спасли люди, увидев, как парашютист упал в реку Северку. А сбитый "Хенкель" рухнул на землю. Утром герой вместе с товарищами побывал на месте падения бомбардировщика. Под обломками самолета валялись трупы награжденного крестом подполковника и трех летчиков.
Всего Виктор Талалихин совершил 60 боевых вылетов. Сбил еще 5 самолетов. Получил много наград и званий. Но погиб смертью храбрых в неравной схватке с фашистским истребителем 27 октября 1941 года.Великая победа складывалась из таких вот больших и малых подвигов. Благодаря тем, кто в тылу собирал боевую технику и тем, кто на ней бесстрашно воевал, и выстояла наша страна.
И сейчас рубежи нашей страны по-прежнему охраняются достойно. Надеюсь, наша авиация будет только крепчать, а падать будуть только самолеты врагов.
Галина

7. Навстречу судьбе!

Чуть более недели назад, мы с дочерью Юлей вернулись из Праги. Это путешествие было для нее подарком ко дню десятилетия. Поездка удалась даже больше, чем мы ожидали и полные впечатлений, хотя и немного уставшие мы возвращались домой. Еще при входе в самолет моя дочь отметила очаровательную черную кошку, которую перевозила в клетке статная дама в большой широкополой шляпе.
Имея, судя по всему ветеринарный сертификат и другие необходимые бумаги на провоз животного, (а их на наших глазах спрашивали дважды), дама устроилась тремя рядами впереди. Она слегка приоткрыла дверцу клетки и теребила пальцами за ухом котенка, вызывая безумную зависть у Юлечки. Разговор о том, что бы завести какое-либо животное у себя дома возникал неоднократно, но каждый раз откладывался в долгий ящик.
Не первый раз летая «Аэрофлотом» и зная, что самолеты подобного класса (ТУ-134) практически не трясет, мы уже начали понемногу дремать, когда тишину нарушил громкий вопль!
- Мишель, Мишель, где ты!
Кричала та дама неуклюже расталкивая окружающих и пытаясь заглядывать под кресла.
Очевидно кошка, утомленная долгой дорогой, не преминула воспользоваться открытой дверцей клетки и сбежала. Поиски длились минут десять. Кто-то критиковал даму, называя ее бестолковой, кто-то помогал, заглядывая под кресла, кто-то смеялся. И только Юлечка тихонько сидела у иллюминатора, едва слышно приговаривая:«какая хорошенькая!»
Котенок пройдя под сиденьями впереди сидящих пассажиров, добрался до моей дочери и теперь лежал у нее на коленях мурлыкая и подставляя шею.
- Ты поймала ее, какая молодец, - похвалил я.
- Я не ловила, она сама пришла, - ответила Юля вытирая рукавом слезу.
- А почему ты плачешь? – поинтересовался я.
- Потому что ее придется отдать…
Двумя днями позднее мы оказались в СИТИ парке «Град» - магазине, в котором можно найти все. В сезон распродаж меня интересовала беседка. Выбирая и оценивая я медленно шел от одной к другой, когда вдруг посмотрел на дочь. Ее глаза были полны слез и мольбы! Проследив за взглядом я обнаружил маленького котенка лежащего прямо по центру одной из беседок. Он был точь в точь как тот в самолете, только меньше.
Надо ли говорить, что сейчас он живет с нами и зовут его Мишель.
Еще днем позже Юля нарисовала самолет на фоне синего моря и голубого неба.
- Это мы с тобой, папочка летим навстречу судьбе. Навстречу с Мишель!
Именно этот рисунок мы решили отправить для участия в конкурсе – «Воронеж – авиационная столица России» в номинации «детский рисунок». Именно этот рисунок и подтолкнул меня написать этот рассказ. Судьба!

Сергей СУХОРУКОВ

8. ПОЛЕТ

Мой самолет взмывает в небо,
А ты остался на земле...
И позади за нами - лето,
Но надо в осень мне лететь...
Красивая стальная птица -
Надежный мощный самолет.
Пусть непогода, ветер злится -
Пройдет удачно мой полет.
И я лечу над облаками,
И голова полна мечтами.
А за штурвалом - сильный экипаж
Показывает высший пилотаж!

Наташа

9. Мое спасение в жизни – Высота

Мое спасение в жизни – Высота.
Там нет тревог,
Пустых ненужных слов.
Там нет предательства и лжи
Там только небо и полёт души!

В огнях заката
Растаяли два белых ангела крылатых.
Они с собою унесли мечту
Мою любовь, мою судьбу.

Мне на землю печали кричали,
Что жизни твоей небо забрали.
Они с собою унесли мечту
Мою любовь, мою судьбу.

Сильными, твердыми шагами
По серому асфальту
Стучат в виски,
Голосами сердца изнутри.
Они с собою унесли мечту

Мою любовь, мою судьбу.

Мое спасенье в жизни – Высота.
Там нет тревог
Пустых ненужных слов.
Там нет предательства и лжи
Там только небо и полёт души!

Мне оставить на земле всё:
Дела и боль.
И подняться на мгновенье в небо –
С тобой…

Натта Острова

10. ВОРОНЕЖ-СТОЛИЦА АВИАЦИИ

Я живу в городе Воронеже. Мой город можно назвать космическим, потому что здесь много предприятий, связанных с авиацией и космосом. Это механический завод, Конструкторское Бюро Химической Автоматики, авиационный завод. На левом берегу расположена набережная Авиастроителей и парк, есть очень красивые памятники самолетам.

История моей семьи тоже связана с авиацией и космосом. Мой дедушка, Полиенко Владимир Иванович, окончил Харьковский Авиационный институт и всю жизнь работал в КБХА ведущим конструктором. Он изобретал ракетные двигатели и топливо, участвовал в испытаниях на ракетных стендах. На предприятии дедушке было вручено большое количество патентов на изобретения. У него очень много почетных грамот, медалей и наград. Даже в то время, когда дедушка был со своей семьей, он думал о работе, о ракетостроении, о своем государстве – России. Сейчас мой дедушка умер, но память о его изобретениях, о нем самом осталась в сердцах его близких и людей, которые с ним работали. Я думаю, что для нашего отечества очень важны заводы и предприятия, на которых изобретают самолеты и ракеты. Но самое главное для России - это люди, отдающие свои сердца и мысли заботе о спокойствии и безопасности родной страны, родного неба.

Елена Полиенко, 9 лет.