

АВИАКОНСТРУКТОР №1

Виртуальная выставка одной книги



В год Науки и технологий в отделе технической и экономической литературы Национальной библиотеки Республики Адыгея оформлена виртуальная выставка по книге Николая Якубовича «Великий Ильюшин».

Вряд ли кто будет оспаривать, что история авиации исходит из глубины веков, а вот начало авиастроения в России можно смело датировать 1882 годом, когда под руководством отставного морского офицера Александра Федоровича Можайского был построен самолет, и было это в Котельниково Вологодской губернии. Искать связь между творением Можайского и будущим генеральным конструктором – Ильюшиным Сергеем Владимировичем бесполезно.

Важно то, что именно на Вологодчине спустя 12 лет после опытов Можайского 31 марта 1894 года в деревне Делялево в семье крестьянина Владимира Ивановича

Ильюшина родился сын Сергей. Он был 11-м ребенком в семье «поскребышем».

Говорят, такие дети получают слабые здоровьем, да и умом не шибко выдаются. А вышло, как в русских сказках самый малый, но самый удалый.

С пятнадцати лет Сергей, по примеру старших братьев ушел на заработки. Трудился чернорабочим на фабрике, был землекопом, чистил сточные каналы, нанимался косить сено.

В 1910 году вместе с земляками работал на Коломяжском ипподроме, который приспособляли под аэродром для проведения первой в России «авиационной недели». Там впервые увидел аэропланы, наблюдал за полетами первых русских авиаторов. Так родилась любовь к авиации...



Но путь к мечте был труден и тернист: в 1914 году Ильюшина призвали в армию, началась Первая мировая война, он стал добиваться направления в авиацию. Работа на аэродроме в Петербурге давала ему на это некоторое право. Сергей входил в состав аэродромной команды, которая принимала, проверяла, готовила к полетам самолеты от авиационных заводов С. С. Щетинина.



Летом 1917 года Ильюшин окончил солдатскую школу летчиков, получив права пилота. Но последовавшая вскоре Октябрьская революция разрушила не только государственные устои, но и еще не окрепшую авиационную промышленность. Будущему авиаконструктору пришлось вернуться в Делялево.

Возглавив отдел промышленности Вологодского

совета народного хозяйства, Ильюшин стал налаживать работу лесопилок, паровых мельниц и маслобойных заводов. Но жизнь на гражданке продолжалась не долго, и в 1918 году он был призван в Красную Армию.

Ильюшина направили в Серпухов, где находилось командование Красного Воздушного флота. Весной 1920 года Ильюшина перевели в Саратов. Во втором авиационном парке, где Сергей Владимирович стал старшим механиком и комиссаром, занимались ремонтом, восстановлением и испытанием самолетов перед отправкой на фронт.

В 1921 году Ильюшин служил в 9-й Кубанской армии Кавказского фронта. Перед отправкой в Москву он получил разрешение на поступление в Институт инженеров Красного воздушного флота. Успешно сдав экзамены, он был зачислен в институт, в следующем году преобразованный в Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского. Большинство авиаторов начинали свою карьеру с планеризма, не стал исключением и Ильюшин.

Первый опыт проектирования самолетов Ильюшин получил, работая над дипломным проектом – самолетом-истребителем. В 1926 году, после окончания академии, Сергей Владимирович работал председателем самолетной секции Научно-технического комитета ВВС. В 1931 году Ильюшин подал рапорт о переводе в авиационную промышленность и в этом же году возглавил конструкторское бюро ЦАГИ.



Вершиной технической мысли С. В. Ильюшина стало создание лучшего отечественного штурмовика Великой Отечественной войны Ил-2. Этот легендарный самолёт по словам Сталина, «нужен был нашей Красной Армии как воздух, как хлеб».

Немецкие газеты писали: «Генерал Сергей Ильюшин приобрел наибольшую известность после создания самолета Ил-2, штурмовика с одним двигателем, низким расположением крыла, ударного бомбардировщика... Самолет Ил-2 – свидетельство



исключительного прогресса. Он является главным, основным противником для немецкой армии».

Кончилась война. Мы победили. Авиация наша вполне соответствовала тому уровню, который требовался для победы.



В середине 50-х гг. 20 века в конструкторском бюро Ильюшина был разработан проект нового самолёта. Это был Ил-18. Он был предназначен для того, чтобы удовлетворять потребности народного хозяйства. Этот самолет стал одним из первых советских турбовинтовых авиалайнеров.

Совершенствуя самолет, специалисты конструкторского бюро Ильюшина создали несколько модификаций, улучшающих его характеристики. Кроме пассажирских самолетов также были созданы служебные, грузовые, патрульные, разведчики и даже Ил-18 «Салон» для перевозок высокопоставленных



государственных деятелей. Так, например, Ил-18 в модификации «Салон» доставил в 1961 г. В Москву Юрия Гагарина после его исторического полета в космос.

Ил-62 была последняя машина Ильюшина, которую он прошел, как говорится «от и до». В Ил-76, который называют «грузовик», «солдат», перевозчик, тоже заложены его идеи. Он подписывал опытные экземпляры, хотя сам уже на фирме

не работал. «Но 62-я – сугубо моя машина», – говорил Ильюшин, – «Она мне стоила десяти лет жизни». Многие не верили в 62-ю. Даже свои не все поддерживали Ильюшина. И он было засомневался. Мучился, думал и все-таки понял: прав! Проект уже хотели закрыть. Сергей Владимирович неважно себя чувствовал, болел, но доказывал свою правоту и своим конструкторам, и наверху. Упрашивал, уговаривал – и пробил! Получилась красавица-машина. И когда получилась, невозможно было ее не признать, не заметить в небе среди других рукотворных птиц!



На этой машине закончил свою работу летчика-испытателя Коккинаки Владимир Константинович.

Так вместе прошли путь от первого до последнего самолета конструктор и испытатель. И самая большая оценка творчества Сергея Владимировича Ильюшина – у него был один испытатель, и с ним ничего не случилось. Исполнилась заповедь Ильюшина: «Не подвести летчика, и он нас не подведет».



Мало кому из конструкторов удается создать больше одного по-настоящему легендарного самолета, достойного войти в «высшую лигу» мировой авиации. У КБ Ильюшина таких шедевров более десятка. Непревзойденный Ил-2, бомбардировщик Ил-4, «гордостью советского авиапрома» является Ил-28, а военно-транспортный Ил-76 в строю уже 40!

И в гражданском авиастроении «Илы» успешно конкурировали с лучшими зарубежными авиалайнерами. Четыре самолета, носившие имя Ильюшина, выбирали советские руководители, а Ил-96 и поныне «Борт номер 1» российских президентов.



Мы представили вам лишь одну книгу о выдающемся конструкторе самолетов. Приглашаем в отдел технической и экономической литературы Национальной библиотеки Республики Адыгея, в котором есть другие издания об этом выдающемся человеке.

Ждем Вас по адресу: Майкоп. Ул. Комсомольская 189.

Ведущий библиотекарь ОТЭЛ НБ РА Левина А. Н.