

По страницам НОВОГО ИЗДАНИЯ

«Красная пятёрка»

Пилотажная группа советских лётчиков-истребителей, выступавшая на воздушных парадах во время массовых праздников, носила неофициальное название «Сталинская пятёрка», или «Красная пятёрка». Сформирована она была в ноябре 1934 года по приказу И.В. Сталина. Личный состав набирали в основном из лётчиков-испытателей НИИ ВВС РККА (Государственный лётно-испытательный центр МО РФ им. В.П. Чкалова).

Отработку слётанности проводили

первоначально на истребителях И-5, предварительно соединив их крылья стальными тросами. Это привело к катастрофе, в которой едва не погиб пилот, после этого крылья связывать перестали. Первое показательное выступление состоялось 1 мая 1935 года. «Красная пятёрка» продолжала свои выступления до 7 ноября 1940-го на самолётах И-16 (облегчённый вариант). Самолёты были окрашены в красный цвет, капот двигателя – в чёрный.

Экипажи выступали в разных соста-



С.Н. Викторов

вах, но всегда это были лучшие лётчики страны. Участником «Красной пятёрки» во время воздушного парада в Тушино 18 августа 1940 года был уроженец села Базарный Сызган Ульяновской области лётчик С.Н. Викторов.

Сергей Николаевич Викторов (1911–1941) в рядах РККА с августа 1933 года. В 1936-м окончил Энгельсскую ВАШЛ, служил в строевых частях ВВС. В июле–сентябре 1939-го участвовал в боях на реке Халхин-Гол. Был командиром звена 70-го авиационного полка. Выполнил 88 боевых вылетов, провёл 17 воздушных боёв, лично сбил два самолёта противника и 11 – в группе, уничтожил один аэростат-корректировщик. Участник советско-финской войны 1939–1940 годов.

С июня 1940-го по февраль 1941 года работал лётчиком-испытателем авиазавода №153 в Новосибирске. Испытывал серийные И-16 и их модификации. С февраля 1941-го был лётчиком-испытателем авиазавода №600 в городе Урумчи (Китай), испытывал серийные И-16. 24 мая 1941 года погиб при выполнении испытательного полёта.



«Красная пятёрка». Второй справа С.Н. Викторов. 1940

Из истории строительства УАПК

Работники УАПК помнят, что первый камень строительства был заложен в 1976 году, но основные производственные комплексы появились только через пять лет, к 1981 году, а до этого на всей территории нового микрорайона и будущего завода велось масштабное строительство. Самобытную, тихую жизнь провинции потревожила грандиозная стройка всесоюзного масштаба.

Над возведением цехов завода и жилых кварталов Нового города работал многотысячный молодёжный коллектив строителей. С авиационных заводов Воронежа, Казани, Самары, Ташкента прибывали подготовленные, высокообразованные, опытные кадры. Создание предприятия шло бешеными темпами. Масштабность проекта одновременно будоражила и пугала. В то время у авиа-

строителей в ходу была фраза: «Мы сменили уютные кабинеты на строительные вагончики, а гражданскую обувь – на резиновые сапоги». В таких «полевых» условиях коллектив трудился несколько лет. Тем не менее молодёжь стремилась обосноваться на новом заводе. Референт первого генерального директора УАПК А.С. Сысцова Павел Пименович Герасимчук вспоминает, что Аполлон Сергеевич всегда возил с собой... резиновые сапоги.

Резиновые сапоги были неотъемлемым атрибутом костюма всех авиастроителей. Между строящимися корпусами было грязно, у каждого возводящегося строения стояли ёмкости с водой и щётки, к проходной были проложены деревянные мостки...



Авиастроители. Конец 1970-х