

# В НОЧЬ НА 1 ЯНВАРЯ 1999 ГОДА

Проф. В. В. ДАНИЛЕВСКИЙ

В эту ночь, когда была закончена подготовка к новому великому делу, миллионы граждан во всех концах мира, всматриваясь в телевизорные экраны, слушали речь капитана межпланетного корабля «МССКР-1».

— С новым годом, дорогие товарищи!

Отправляясь в первый рейс, мы вспоминаем в этот час о жизни и трудах наших предшественников, о героях, павших в борьбе. Кровь, обильно пролитая, не пропала даром.

Мы видим, как быстро изменился лик Земли за последние десятилетия. Все силы природы, все богатства ее служат теперь трудящемуся человечеству. Но все эти победы — только итог развития того, что зачиналось в далеком прошлом. Об этом говорит и история нашего корабля.

Тысячи киловаттчасов электроэнергии, затраченные при постройке его, получены от сверхмощных электростанций, грядущее значение которых оценивали Маркс и Энгельс еще в далеком XIX столетии. Генерал Ленин очертил затем контуры новой техники на основе социалистической электрификации.

Под руководством великого Сталина были претворены в жизнь ленинские планы создания новой техники. Великий технический переворот в сталинскую эпоху — вот основа всего нашего технического и научного могущества. После Великого Октября 1917 года впервые были сметены все пределы для развития техники и науки. Именно в сталинскую эпоху впервые в полном объеме было использовано все, что дала предшествующая работа человеческой мысли.

В каждой части нашего корабля, вплоть до мельчайших деталей, всюду и везде мы видим непосредственные результаты сталинской революции в технике и науке.

Добывая топливо из недр земных, нам не пришлось, подобно старым горнякам, работать под землей в забоях. Ведь именно по инициативе и под руководством великого Сталина в 30-е годы XX века началось претворение в жизнь идеи подземной газификации, высказанной Менделеевым и впервые оцененной во всем ее объеме и значении гением Ленина. Станции подземной газификации выдали миллионы калорий для ра-

бот по сооружеию нашего корабля.

Из скромных опытов по установке и эксплуатации солнечных моторов, проведенных в первой стране Советов, выросли наши солнце-энергетические централи, много способствовавшие нашей работе. Газовые турбины на подземном газе; моторы, использующие разницу температуры воздуха и воды в Арктике; ртутно-паровые агрегаты; приливно-отливные станции; вулканические силовые установки, основанные в 50—60-е годы XX века, — все они отдали свою часть энергии, необходимой для изготовления и обработки материалов нашего корабля. Вот только один из множества возможных примеров. Все литые части изготовлены в цехах законченного в 1965 г. Камчатского тепло-энергетического комбината, использующего, как известно, только энергию подземного тепла как для действия вулканических силовых установок, так и для работы всех заводских печей.

Сплавы легчайших металлов — лития, бериллия, магния, — составляющие основной материал корпуса, выработаны в электрометаллургических цехах Ангарского комбината, основанного в середине XX в. Многие детали получены из стали, изготовленной методом прямого восстановления железных руд, известным человечеству с древнейших времен, отвергнутым при переходе к доменной плавке в средние века и возрожденным на новой основе в первой стране Советов в 40-е годы XX в.

Еще в 60-е годы XVIII в. положило много труда на создание заводов-автоматов великий русский техник Фролов, труды которого впоследствии целиком были забыты. И только через два столетия — в 60-е годы XX в. получили должное распространение новые заводы-автоматы, на которых обрабатывались детали межпланетного корабля.

Лучшие конструктора трудились над его проектом. Вооруженные фотоглазом станки, читая чертеж, резали металл с точностью до долей микрона.

Много потрудились и наши транспортники, доставляя в Москву из разных концов мира все части нашего корабля, изготовленные на

лучших из современных специализированных заводов. Часть грузов шла по Ламаншскому туннелю, десятки проектов которого были разработаны еще в XIX веке, когда даже пытались, но тщетно, приступить к его строительству. Построить этот туннель удалось лишь в наше время. Так было осуществлено это первое под дном морским грандиозное строительство, о значении которого Ленин писал еще в 1913 году, указывая, что экономические противоречия капиталистических стран тогда приводили к такому «цивилизованному варварству», как невозможность осуществления технически вполне разработанного и обоснованного проекта этого туннеля.

Необходимые нам грузы с заводов далекого юга следовали по великой трансфриканской магистрали через Гибралтарский туннель.

Пришлось использовать на работу и антарктических и арктических заводов, изготовлявших многие из ответственных деталей нашего корабля. В годы героических подвигов пионеров, прокладывавших пути в Арктике на «Челюскине», «Седове» и других славных советских ледокольных пароходах и ледоколах к местам, где расположены теперь наши арктические заводы, можно было добраться только на самолетах. Прошло 60 лет, и наши электроплавы, получающие необходимые им десятки тысяч киловатт электроэнергии по радио, могли идти через ледяные поля и торосы так же свободно, как и в открытом море.

По воле советского правительства первый межпланетный корабль построен. Цвет мировой науки и техники работал над его проектом. Только благодаря кооперации лучших заводов всех союзных республик удалось решить эту задачу.

Говоря об этом, не могу не вспомнить о той борьбе, которая была проведена нашими учеными и инженерами за право строить наш корабль. Вы знаете, что Верховный Совет предоставил право принять участие в строительстве одному лучшему заводу и научному учреждению каждой республики. Вы знаете и о том, что пять премий имени Сталина были присуждены ученым, изобретателям, конструкторам и строителям

нашего корабля. Имена их вам всем известны. Говоря об этом, наш долг указать, что плечом к плечу с ними стоит много и других наших лучших людей. Имена их всех записаны на доску почета во Дворце Советов в Москве.

Строительство закончено. Мы располагаем теперь замечательным реактивным кораблем, способным покорить межпланетные пространства. Предварительные полеты показали безотказную работу всех механизмов. Экипаж, благодаря специальным установкам по кондиционированию воздуха, не испытывал ни малейших неудобств. Наша ультракоротковолновая радиостанция четко передавала и речь и изображения.

На высоте 1.600 км наш корабль достигнет скорости 10 тысяч метров в секунду. Через 43 часа мы пройдем линию равного притяжения, идя уже со скоростью 1.500 метров в секунду, еще через шесть часов мы должны прибыть на Луну, затратив на весь перелет двое суток.

Лозунг нашего корабля: «Через все препятствия — к звездам!».

Только один путь еще не завоеван человеком — путь в мировое пространство.

Но мы завоеваем этот путь. Превратить в действительность самый смелый замысел человечества, теоретически разработанный и обоснованный великим советским ученым Циолковским, оказалось под силу только нашей технике — технике коммунистического общества.

Что ожидает нас впереди — мы еще не знаем. Но мы проникнем в тайны далеких миров, ибо нет предела дерзновениям человеческого разума...

Так же, как в былые годы героических перелетов великого летчика Чкалова в стране Советов прокладывались новые воздушные пути, мы откроем новую дорогу — в мировое пространство. За нами пойдут в космические полеты новые и новые корабли, ставя и разрешая новые задачи.

По приказанию штаба первого межпланетного перелета корабль «МССКР-1» отправляется в полет.

Первое января 1999 года. Поль-поль часов.

С новым годом, дорогие товарищи!

До скорой встречи!