«УГОЛ АТАКИ»

В честь 120-летия со Дня рождения и заслуг одного из ведущих авиаконструкторов СССР, Героя СоцТруда, доктора технических наук, профессора, Почётного гражданина Тульской области

Генерал-майор-инженер и Генконструктор ОКБ-23 родом из соседнего с Орловщиной губернского тульского городка Ефремов, живописно раскинувшегося с 1672 года на берегах Красивой Мечи. Володя родился в купеческой семье, на старте XX века – 15 (28) сентября 1902 года. Детство и отрочество, которые он не любил вспоминать (писал в анкетах, что предки из служащих), пролетели в благовестах семи церквей, в зазывных гудках более 30 предприятий. Местность, известная изгнанием недобитков хана Мамая, просла-вились изобилием яблочных, грушёвых, сливовых садов. На конец ушедшего века здесь проживали около 11 000 «ефремовцев».

Внук директора местного гастронома окончил обучение в реальном училище в аккурат в начале кровопролитий Гражданской. Отец, Михаил Михайлович, после гимназии обучался в Париже, но не стал «галопировать по Европам», вернувшись в Ефремов. Там его обворожила очаровательная полячка Янина, против брака с которой резко выступили старшие Мясищевы – Михаил Григорьевич и Агафья Васильевна. Не разделяла увлечения дочери и семья Дудкевич, но влюблённые сбежали из Ефремова и тайно венчались...

Русские и поляки прокляли родных, молодых, однако супруги вернутся восвояси. Так появился на свет покоритель и защитник небес Отечества, а за ним братья, сыновья Михаила Михайловича и Янины Евгеньевны – Юрка и Женечка.

Мать разведётся с отцом, ради авторитетного госмужа с юморной фамилией Топтыго. Вова, переживая раскол семьи, никогда не побывает в их имении под Ефремовым, хотя братишки проводили в нём всё лето...

Ударно-разведывательный стратегический бомбер с возможностью ядерного вооружения, с проектной дальностью 18 000 км, ещё в «портфеле» потерял правообладателя, странным образом оказавшись у «туполевцев», с подачи Министерства авиапромышленности в 1972 году.

ВЛАДИМИРА МЯСИЩЕВА

ВИКТОР РАССОХИН
СЕРГЕЙ РАССОХИН

Мясишев В.М..

Первенец выберет самостоятельный путь, окунувшись в техмир МВТУ, где обучался шесть лет с 1920-го. Запойный чтец разножанровой литературы и обширного числа техжурналов по «аэропланике» дебютировал конструированием на испытательном аэродроме столицы. Одарённого студента приметил мэтр моторостроения В.Я. Климов, чью сложнейшую судьбу отобразили авторы в очерке «Война моторов Владимира Климова» (к 130-летию ровесника Поликарпова Н.Н.).

В знаменитом Центральном институте авиамоторостроения Володя сошёлся в теории и практике со многими «профи» пролетарского двигателестроения. Первопроходцы отрасли осуществят немыслимый рывок в оснащении Краснозвёздных ВВС, ГВФ, аэроклубов ОСОАВИАХИМа отечественными массовыми двигателями в эпоху первых индустриальных «сталинских» пятилеток.

«Бауманец» отметился в роли чертёжника-конструктора, трудясь на лётном полигоне ВВС и в КБ научно-опытного завода. Он являлся «поводырём» цельнометаллического направления среди истребителей бипланной и монопланной схем, основываясь на достижениях Гуго Юнкерса и успехах «металлистов» из советского Кольчугино.

Наработка проектировщика пригодится под крылом недавно сформированного КБ АГОС при ЦАГИ (авиация, гидроавиация и опытное строительство при Центральном аэрогидродинамическом институте им. Н.Е. Жуковского). Владимир оказался в «золотом созвездии» талантов авиаиндустрии, запросто общаясь и работая с Туполевым А.Н., Стечкиным Б.С., Архангельским А.А., Бриллингом Н.Р., Кузиным А.С., Чудаковым Е.А. из бывшей инженер-группы и Комиссии «КОМПАС». Не позабудутся Владимиру Михайловичу, «кто есть кто» в покорении Пятого Океана, выдающиеся личности Красавиапрома: И.И. Сидорин, Ю.Г. Музалевский, В.А. Буталов, В.М. Петляков, И.И. Погосский, Г.А. Озеров, Н.С. Некрасов, Б.М. Кондорский, А.И. Путилов, А.А. Микулин, А.Д. Швецов, К.А. Калинин, Н.Н. Поликарпов, Д.П. Григорович, С.В. Ильюшин, П.О. Сухой...

Целеустремлённо-волевой Мясищев вскоре перешёл из спецотдела КБ А.Н. Туполева под начало тёзки Петлякова, в его бригаду, отвечавшую за проектирование крыла бомберов-мастодонтов ТБ-1 и ТБ-3. «Ефремовец» разрабатывал схемы фюзеляжей с применением хромо-никелевых тонкостенных труб, был назначен главой их внедрения на конвейере. Содружество инженеров-проектировщиков достигло впечатляющих результатов – воздушные «дредноуты» Страны Советов с бомбзагрузом под десять тонн строились крупной серией.

В конце чёрных 30-х герой строк переступил 35-летний рубеж, блистательно выполнив задание всемогущей ВКП(б) по «русификации» двухмоторного «дюймового янки» – воентранспортника «Дуглас DC-3». В товариществе с инженер-полковником, выпускником ВВИА им. Н.Е. Жуковского, инженером предприятия №84 в Химках Борисом Павловичем Лисуновым, он смог быстро внедрить советские моторы и технологии в массовом изготовлении «Русских Дакот». Поколение Победителей и дети Великой войны помнят «Ли-2» не только по х/ф «Воздушный извозчик» с Михаилом Жаровым, но и по их боевой работе в качестве ночных бомберов, выручателей десантов и партизан, «рабочей лошадки» командования РККА и ВМФ. Лисунов выстрадал орден Ленина – Ли-2 вылетят в небо войны и мира 14-тысячным «тиражом». Они на славу послужат при освоении далей суши и морей Советского Союза по ходу 40 лет. Но их «крёстного отца»... обвинили во «вредительстве на производстве», бросив на нары перед Рождеством мрачного 1938-го...

О лишении свободы не напишут биографы авиаконструктора, как и о том, насколько лет постарела его жена, дочь музыкальной гордости Армении А.А. Спендиарова. С 1927-го Елена Александровна именовалась Мясищевой, озарив свою жизнь и судьбу Владимира рождением Марии, спустя три года. Метеорами и вихрями снежными пролетели 10 лет. Неудобного гения, их супруга и отца, штурмовавшего небо накануне Великой Отечественной, приговорили к десяти годам заключения в ИТЛ, заменёнными конструкторской «шарагой» при А.Н. Туполеве.

С 28 мая 1940-го «вредитель», вкупе с «Богом бомберов», В.М. Петляковым и почти 200 арестантами-инженерами олицетворяли КПД «Спецтехотдела», курируемого непредсказуемым Л.П. Берия, мечтавшем о межконтинентальном бомбовозе с подачи Почётного пилота

ГВФ И.В. Сталина. Без вины виновному поручили (параллельно с коллегами) разработать собственную версию двухмоторного тяжёлого высотного истребителя «Сотка». В конце июля, когда А. Гитлер оккупировал пол-Европы, жёсткая требовательность Туполева к «пинкертонам» НКВД позволила амнистировать ряд его товарищей-единомышленников. В их числе был и Мясищев, сумевший в оперативный срок математически-чертёжно вычеканить «Проект 100».

По прямому (приказному) содействию «отца народов» спешно организовали «Мясищевское» КБ, хотя его Главу, подобно «сыну попа» – Николаю Поликарпову не реабилитируют до... 1955 года. Экспериментируя в небе и на земле, небопроходец ещё в 1938-м предусмотрел свою версию дальневысотного ДВБ-102...

Творец видел его оснащённым парой мощных М-120, но моторы пока были в опытно-стендовой стадии. Двигателестроение Отечества не раз разочаровывало как «Короля истребителей», так и «великого молчальника» В.М. Петлякова. До войны многие из них побывали на ведущих авиапредприятиях Германии, Англии, Франции, США, ратовали за широкомасштабное «омоторивание» Страны Социализма. Не всё складывалось успешно, в отличие от «рупоров» Пролетарских СМИ...

Проницательность Владимира разделяли с ним годами покорители неизведанного – Л.Л. Кербер, Б.А. Саукке, А.В. Надашкевич, М.Н. Петров, А.М. Черёмухин, Д.С. Марков, однако новый коллектив под его началом сформировали из малоизвестных ему проектировщиков. Петлякову дали задание создать истребитель. «Туполевцы» день и ночь работали над будущим пикирующим Ту-2. Мясищев ранее отвечал за крыло высотно-скоростного перехватчика В.М. Петлякова, разделяя с соратниками площади восьмиэтажного здания Конструкторского отдела опытного самолётостроения (КОСОС).

Тогда и родилась цепь триумвирата: «отец – сын – внук» (т.е. Туполев – Петляков – Мясищев). Михайлович, действуя новаторски, ввёл в конструкцию дистанционно управляемое оборонительное вооружение. Продумал герметичность оборудования и кабины, редкую носовую стойку шасси. Настоял на двухкилевом хвостовом оперении, привлекая опыт разработки АНТ-41. Он прямо заявил «новобранцам» по КБ цель: дальность полёта – около 4 000 км; нагрузка по бомбам – в норме 2, с перегрузкой – до 4 тонн; практический потолок – под 10 000 метров; скорость – свыше 500 км/ч...

Выручили турбокомпрессорные 2500-сильные движки В.Я. Климова – М-120. Труд КБ Мясищева побригадно отошёл к К.Е. Полищуку (оборудование), Н.Г. Нурову (фюзеляж), П.Л. Оттену (винтомоторная группа), С.М. Меерсону (вооружение), Ю.Т. Шаталову и В.П. Невдачину (крыло и центроплан). К слову, Главконструктор, опираясь на достижения А.Я. Щербакова, опередил США по внедрению в серию гермокабин в носу и корме бомберов – «Суперфортрессы» (В-29) появились позже с таким актуальным новшеством...

Не пропала зря работа Владимира по бомбоотсеку довоенного АНТ-16. Революционный подход к схеме гондол авиамоторов облегчил участь военнослужащих БАО: отныне они грузили бомбы изнутри, благодаря спецтележке. Крыло машины, покрытое герметиком внутри, стало баком-кессоном для горючего. По вооружению прикрыл знаменитый автор авиапушек Н.Г. Волков (папа будущего космонавта), коему крепко подсобили оружейники Башта Т.М. и Петров М.Н. Сегодня забыто, что лидер 6-й бригады ЦАГИ, испытавший планёры «бесхвостной» схемы, Мясищев завлёк проектированием ДВБ ещё одного «вредителя» – Сергея Павловича Королёва...

Первенца собрали по весне 1940-го, уже с двойными, а не с одиночными стёклами кабин лётчиков и стрелков. Закупка и доставка в СССР новейших машин Люфтваффе вынудили «петляковцев» переделывать истребитель в пикировщик, в противовес «Юнкерсу-87». Как и в случае с «Сотым»,

МАШИНА МЯСИЩЕВА ОТЛИЧАЛАСЬ ВЫСОКОАЭРОДИНАМИЧНОСТЬЮ, ЕГО «СТИЛЕМ» ФЮЗЕЛЯЖА, КРЫЛА, ОПЕРЕНИЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ КОНСТРУКЦИЕЙ ШАССИ. СУРОВЫЙ ОПТИМИСТ НЕ УСТАВАЛ

ЛАЕМ МЫ, А НЕ Я!!!».

в нечеловеческом ускорении сработали «туполевцы» с пикирующей машиной «103» и «мясищевцы» с аппаратом под индексом «102». Каждому из КБ оставалось вывести опытные экземпляры на госиспытания и, при их успехе, добиться постановки машин в крупносерийное производство.

Два ДВБ изготовили уже в эвакуации, в Сибири. Их нещадно испытывали мастера пилотажа В.И. Жданов, Ф.Ф. Опадчий, ведущий инженер И.Н. Квитко. Несмотря на достигнутые 565 км/ч, потолок 11 500 м, судьбу бомбера подвела недостаточная дальность – около 2 230 км (хотя один из пары долетел до столицы).

К ужасу авиаэлиты, в январе 1942-го загорелся и разбился близ Арзамаса пикировщик, погубивший экипаж и творца машины Владимира Михайловича Петлякова.

Дело жизни Петлякова доверят ученику. Второй «дальнобойщик» долго служил экспонатом на Московском аэродроме, а пикировщик Пе-2 будет выпущен (с доработками «фирмы» Мясищева) в убойном для врага количестве – 11 427 в различных модификациях. Подчеркнём, что помимо них, свою бессмертную лепту в Победу принесли в малых боях, битвах и сражениях 228 истребителей Пе-3 и Пе-3бис. Выпускались ограниченно дальний разведчик, а также «воспитатель» пикировщиков со сдвоенным управлением.

Самолет конструкции Мясищева Пе-2

С переломного 1943-го ввели те же УБ, взамен ШКАС в нижней точке стрелка-радиста. Улучшились данные ТТХ Пе-2, вследствие их оснащения парой 1 210-сильных М-105ПФ. С ними три «сталинских сокола» воевали со скороподъёмностью 430 м/ мин., развивали 506 км/ч на 3 600 м. Экипаж, пикировщика «забирался» на высоту до 8 800 м, мог удаляться от аэродромов и баз на 1 500 км. При размахе и площади крыла 17, 16 м и 40,50 м2, самолёт, максимальным взлётным весом 8 520 кг, брал на борт от 600 до 1 000 кг бомб.

Почти 13-метровый по длине, четырёхметровый в «холке» воздушный мститель полюбился авиаторам за превосходный обзор спереди и внизу. Скоростные «Пешки» отличались точностью прицеливания и бомбометания, благодаря решётчатым тормозным плиткам, прижатым к нижней поверхности крыла. Максимально электрофицированный в управлении основными механизмами, удачный бомбер превосходил зарубежные машины, беспощадно атакуя противника под углом 60-65°, был высоко ценим Героями ВВС КА и авиаформирований ВМФ СССР.

Одна из ведущих фронтовых машин Великой Отечественной войны крушила, жгла, топила, хоронила в 2,5 раза точнее в пикировании, чем стандарт-бомберы союзников и ВВС «Оси», поскольку при торможении в воздухе щитки срабатывали навстречу потоку.

Не оставлял агрессорам шансов на выживание и двухместный Пе-3бис, увековеченный пилотами в Битве под Москвой в 1941-1942 гг., поскольку истреблял их огнём двух 20-мм пушек, двух 12,7 и пары 7,62-мм пулемётов. Избранные соотечественники ныне знают, «что такое» «вертушка» дважды Героя державы Серпа и Молота, аса атак в пике, генерал-майора авиации Ивана Семёновича Полбина, погибшего под Бреслау 11 февраля 1945-го...

Восемь модификаций Пе-2 сконструировали «мясищевцы» в Горьком. Формат не повести, а сложно-документального романа – деятельность Владимира при Изаксоне А.М. и Путилове А.И., стоявших у «штурвала» серийного конструкторского отдела авиазавода и его КБ.

Главный не забывал об осиротевшей семье Петляковых – часто проведывал с дарами вдову Марию Владимировну, детей Учителя – Мишу и Галю.

Обгонявшие время творцы воздушной мощи Советского Союза, авторитеты школы Николая Егоровича Жуковского, победоносно завершив разгром Третьего Рейха и Квантунской армии Хирохито, продолжили изыскания как в поршневой концепции боевых машин, так и в области проектирования военных реактивных самолётов. Особое конструкторское бюро Мясищева В.М. в числе первых освоило ТРД, в частности РД-10. Четырьмя данными установками предполагалось оснастить бомбер РБ-17. Реактивный аппарат с трёхопорным убирающимся шасси и двумя герметкабинами, согласно проекту, мог достичь 800 км/ч. Разумеется, здесь не обошлось без опыта, приобретённого Генконструктором и его КБ при разработке «высотника» ВБ-109 с детищами В.Я. Климова ВК-109, причём канву проекта провёл будущий ракетчик, «поликарповец» М.К. Янгель.

Любопытно, что Мясищев, спорщик в авионике не только с Туполевым, вступил в КПСС в год смерти Вождя, успевшего выслушать «Бога бомберов». Очевидно, Иосиф Виссарионович «поставил на кон» конструкторскую молодёжь, вероятно, заручившись авторитетностью самого В.М. Мясищева, после продолжительного рандеву с ним в Кремле.

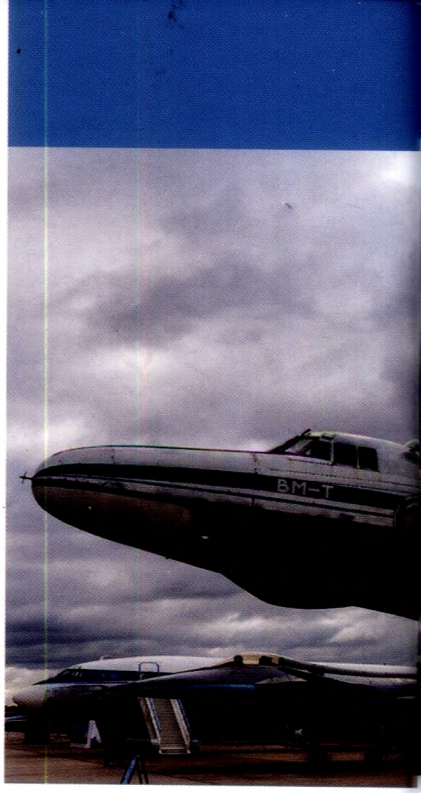
На финал студёного января 1951-го межконтинентальный реактивный бомбер стратегического назначения взмыл под облака, оглушив пространство в руках аса, шеф-пилота ОКБ Фёдора Фёдоровича Опадчего. Фронтовику, учившему секретразведгруппы летать на «Мессерах», «Дорнье», «Хейнкелях», «Шторхах», посчастливилось дать супермашине эпохи «путёвку в жизнь». Вновь подтвердилась делом мысль, высказанная создателем: «Самолёт – единая, органичная совокупность систем, а не просто планёр, начинённый приборами!».

Машина Мясищева отличалась высокоаэродинамичностью, его «стилем» фюзеляжа, крыла, оперения размещения двигателей, конструкцией шасси. Суровый оптимист не уставал методично повторяться: «Самолёт делаем мы, а не я!!!».

32 М-4, ставших на довольствие в Краснозвёздные ВВС в 50-х, доказали точность «Формулы Мясищева» для проектирования тяжёлых бомберов с треугольным крылом в плане и проверенными ТРД. Покорение околозвуковой и сверхзвуковой скоростей полёта было омрачено потерей трёх М-4.

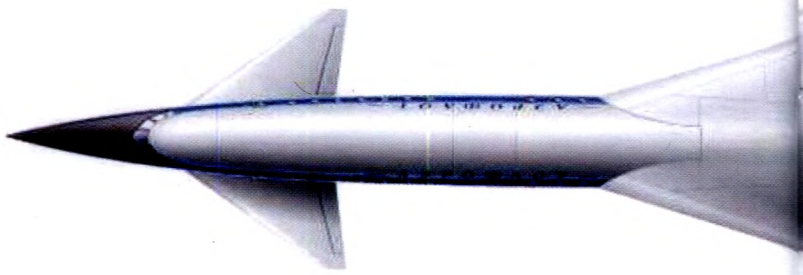
После ухода Сталина И.В. в мир иной, появится восьмиместный модифицированный М-4 (3М/М-6) большей дальности, который будет выпущен в количестве 74 экземпляров. В авиакатастрофах разобьются четыре из них. Остальные защищали 15 Республик СССР, вплоть до 1985-го и ликвидации, согласно договору Советского Союза и США (могли бы остаться в строю ВВС РФ, если бы не подписи «гуманных» сокращателей оружия наступления).

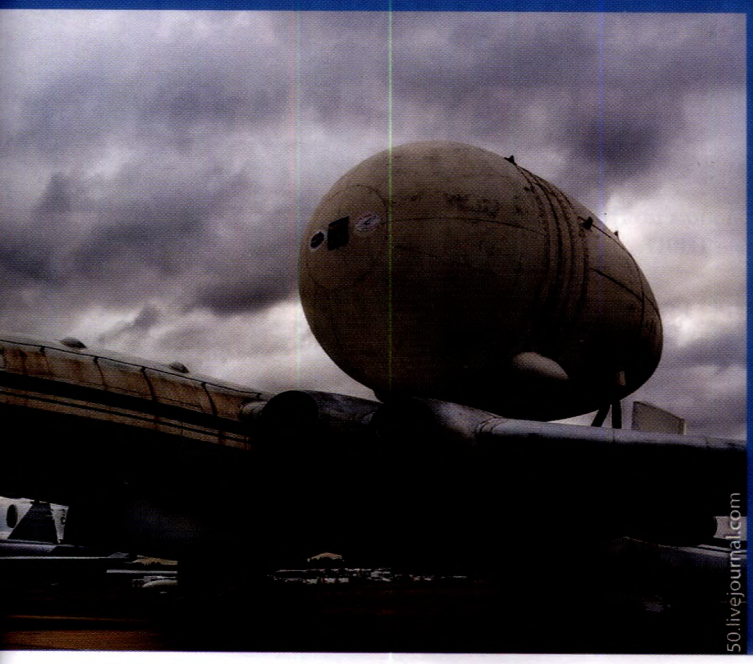
Генеральный конструктор заслужил «Золотую Звезду» с Серпом и Молотом в 1957- м, одновременно с Ленинской премией. В 1958-1966 годах Мясищев являлся народным избранником в ВС СССР. Он укрепил космический триумф державы в лице Ю.А. Гагарина, дебютом новейшего сверхзвукового ракетоносца на воздушном празднике над Тушино. Красавец М-50 заставит крепко (бессонно) призадуматься «мозговые тресты» «Локхида», «Боинга», «Дженерал Дайнемикса», «Мак-Доннела», «Норт Американ», «Марсель Дассо», «СААБа», «Инглиш Электрика», «Хоукера», «Де Хэвилленда», «Глостера». Команде Мясищева удалось опередить многих потенциальных врагов СоцИмперии высшим уровнем аэродинамики, аннулированием конвейерной клёпки, вводом прессованных панелей в схему корабля. Владимир Михайлович и Ко остались верны «фамильной родинке» – масштабные объёмы ракетоносца (герметизированные фюзеляж и крыло) стали топливоцистернами, обеспечившими ему



Тяжёлый транспортник ВМ-Т «Атлант», оставшейся в Авиалетописи СССР доставкой «Бурана» и фрагментов «Энергии» на космодром Байконур

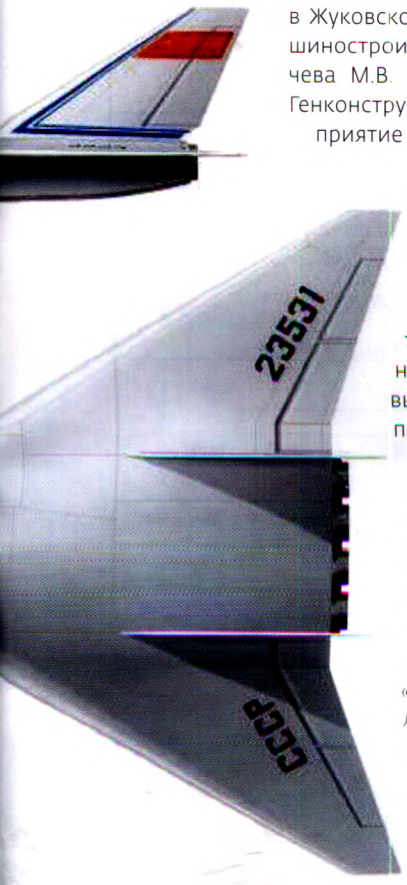
РЕДКОСТНЫЙ УЧЁНЫЙ И ПРЕПОДАВАТЕЛЬ АВИАНАУК ЗАЛОЖИЛ ФУНДАМЕНТ ПОД НПО «МОЛНИЯ», ПРОСЛАВИВШЕЕСЯ ПРОЕКТИРОВАНИЕМ МНОГОРАЗОВОГО «БУРАНА», ПРИЗВАННОГО СОКРУШИТЬ СПЕЙС-МОНОПОЛИЗМ ОБКАТАННЫХ «ЧЕЛНОКОВ» «ШАТТЛ»





неповторимые ТТХ и ЛТД. И поныне жаль, что снова подвели моторы, хотя удачно прошли 19 взлётов и тоже число посадок. М-50 оказался «затратным» и «ненужным», чем-то напомнив судьбу несостоявшихся тяжёлых авианосцев ВМФ СССР...

Во второй половине 60-х борец с бафтингом и флаттером, а также с большим числом «Главначпупсов», внезапно ставится «у руля» Экспериментального машиностроительного завода. По сути, предприятие было слитием филиалов КБ №90 (филиал №1 ОКБ-52 Минобщмашиностроения) в Жуковском с площадями филиалов машиностроительного завода имени Хруничева М.В. Сначала Михайлович работал Генконструктором, позже возглавил предприятие с новыми и старыми кадрами.



Отсюда впервые «взлетели» на бумагу многообещающие бомберы- дальнобойщки М-18 и М-20, в чьих конструкциях предусматривались применение композитов и ламинаризация обтекания, обеспечивавшие дальность, высотность, продолжительность полётов.

Первый останется знаменитым не только из-за крыла с изменяемой геометрией. Ударно-разведывательный стратегический бомбер с возможностью ядерного вооружения, с проектной дальностью 18 000 км, ещё в «портфеле» потерял правообладателя, странным образом оказавшись у «туполевцев», с подачи Министерства авиапромышленности в 1972 году. Трудно молвить, вспомнил ли Мясищев Поликарпова в те мрачные дни, у которого до войны отобрали проект И-200, впоследствии ставший заделом для «Первых» и «Третьих» «МиГов» А.И. Микояна и М.И. Гуревича. Факт, что данный выверт биографии лёг глубокой раной в сердце Владимира Михайловича, отразившись первой сединой и на его супруге Елене...

«Двадцатый» был задуман двухрежимным тяжёлым ракетоносцем, но «не дожил» до воплощения в металл, как и «старший брат» – М-18. Удачнее сложилась судьба «Семнадцатого» – высотного разведчика «Стратосфера». Дозвуковой «борец с аэростатами» дебютировал в небе в 1978-м – в финальном году жизни создателя...

Среди двух притяжений – земли и неба – замечательный соотечественник трижды награждался орденом Ленина, по праву гордясь орденами Октябрьской Революции и Суворова 2-й степени. Заслуженный деятель науки и техники РСФСР умер в Москве, 14 октября 1978 года, в 76-летнем возрасте.

Редкостный учёный и преподаватель авианаук заложил фундамент под НПО «Молния», прославившееся проектированием многоразового «Бурана», призванного сокрушить спейс-монополизм обкатанных «челноков» «Шаттл». Он успел приложить разум и руку к разработке тяжёлого транспортника ВМ-Т «Атлант», оставшегося в Авиалетописи СССР доставкой «Бурана» и фрагментов «Энергии» на космодром Байконур.

Спустя 10 лет после кончины авиаконструктора Страны Советов напомнит о нём М-55 «Геофизика» – сверхвысотный разведчик, способный действовать в стратосферных слоях на 20-километровой высоте. А через два года – М-17 «Стратосфера» побьёт мировой рекорд высоты, покорив 21 800 метров, завершив звёздную эпоху дальнозоркого предвестника настоящего и будущего мировой авиации...

Сегодня мы имеем радость прогуляться по его улице в Жуковском, возложить цветы в столице России к мемориальной доске, что на третьем доме переулка Романов. «Ефремовцы» не забудут земляка, присвоив его имя улице в частном новострое 90-х. Там же, на малой Родине, в Сквере Мясищева, возвышается бюст Светлой Памяти Владимира Михайловича, есть зал в краеведческом музее.

По зову сердца и памяти, по долгу современников, мы кланяемся от трёх Союзов писателей России, от литературной Орловщины и Первосалютного Орла, Почётному гражданину Тульской области.

15-28 сентября 2022 г., Город Воинской Славы Орёл - Города-Герой Тула и Москва – г. Ефремов Тульской области – Орёл