

УДК 623.746.4В.Мясищев

Дранишников А.А.<sup>1</sup>**БОМБАРДИРОВЩИКИ ТУЛЯКА В.М. МЯСИЩЕВА<sup>2</sup>**

Тульский государственный университет

Dranishnikov A.A.

**BOMBERS OF TULYAK V.M. MYASISHCHEV**

Tula State University

*Аннотация:* В статье рассказывается о Владимире Михайловиче Мясищеве - Герое Социалистического Труда, Генеральном авиаконструкторе, лауреате Ленинской премии, генерал-майоре инженерно-авиационной службы и его стратегических бомбардировщиках. Так сложилось, что В.М. Мясищев часто находится в тени таких фамилий, как Яковлев, Туполев, Антонов, Микоян. Хотя вклад В. Мясищева в развитие нашей авиации сложно переоценить. Он разрабатывал уникальные образцы бортовых систем и летательных аппаратов. Да, они не всегда находили практическое применение, но перед Мясищевым ставились преимущественно экспериментальные, исследовательские задачи. Спустя десятилетия можно смело утверждать, что В.М. Мясищев был выдающимся отечественным учёным, чья конструкторская мысль опережала своё время. Созданные им технические решения применялись в серийных самолётах стратегической авиации и при создании сверхзвукового пассажирского лайнера Ту-144.

*Abstract:* The article talks about Vladimir Mikhailovich Myasishchev - Hero of Socialist Labor, General Aircraft Designer, Lenin Prize laureate, Major General of the Aviation Engineering Service and his strategic bombers. It so happened that V.M. Myasishchev is often in the shadow of such names as Yakovlev, Tupolev, Plyushin, Antonov, Mikoyan. Although Myasishchev's contribution to the development of our aviation is difficult to overestimate. He developed unique models of on-board systems and aircraft. Yes, they did not always find practical application, but Myasishchev was given mainly experimental, research tasks. Decades later, we can safely say that V.M. Myasishchev was an outstanding domestic scientist, whose design ideas were ahead of their time. The technical solutions created by him were used in serial strategic aviation aircraft and in the creation of the Tu-144 supersonic passenger liner.

*Ключевые слова:* авиационный завод, бомбардировщик, велосипедное шасси, ОКБ-

<sup>1</sup> Дранишников Александр Александрович – канд. ист. наук, доцент кафедры Истории государства и права. ФГБОУ ВО «Тульский государственный университет».

<sup>2</sup> Материалы научно-практической конференции «Тульский край в XX веке: достижения, тенденции и судьбы. К 85-летию образования Тульской области». ТулГУ, 15 июня 2023 года.

23, стратегическая авиация, ЦАГИ.

*Keywords:* aviation plant, bomber, bicycle chassis, ОКВ-23, strategic aviation, TsAGI.

После окончания Великой Отечественной войны в силу объективных причин выявилось серьезное отставание СССР от США по многим направлениям авиационной техники. В нашей стране удалось скопировать американский бомбардировщик В-29, который под обозначением Ту-4 стал первым с СССР носителем ядерного оружия [1, с.29]. Но дальнейшее развитие стратегической авиации было ограничено из-за экономической слабости авиационной промышленности. В конструкторских бюро существовало лишь опытное производство. Практически, дальними бомбардировщиками в СССР занимался только А.Н. Туполев. В США же в это время приступили к проектированию турбореактивного стратегического бомбардировщика В-52.

В Советском Союзе возникла необходимость преодолеть отставание. Но, А.Н. Туполев отказался строить подобный самолет, считая, что на больших скоростях и с использованием больших крыльев невозможно преодолеть такое малоизученное явление как флаттер.<sup>3</sup> Сведения же о проектировании за океаном В-52, он называл дезинформацией. И. Сталин поручил строить дальний бомбардировщик со стреловидным крылом В.М. Мясищеву.

Владимир Михайлович Мясищев родился 28 сентября 1902 года в городе Ефремове Тульской губернии. С 1913 года он учился в реальном училище, которое стало с 1918 года Советской школой второй ступени. Отец Владимира Мясищева не смог адаптироваться к новой ситуации, не мог содержать семью, и Владимиру Мясищеву приходилось работать: счетоводом и делопроизводителем.

В 1920 году он поступил на учебу в МВТУ им. Баумана. На всю свою жизнь он сохранил качества, сформированные еще в студенческие годы: энергичность, инициативность, знания. Материальное положение Мясищева во время обучения было тяжелым, приходилось работать педагогом в детских домах и разгружать мешки на железнодорожной станции. Ближе к концу обучения - работа чертежником и инженером на аэродроме Военно-воздушных сил (Рис. 1).

Руководителем дипломного проекта «Цельнометаллический истребитель» В. Мясищева стал А.Н. Туполев, и жизнь надолго связала творческие судьбы этих выдающихся людей. Туполев рано рассмотрел в Мясищеве талантливого конструктора и организатора, и

---

<sup>3</sup> Колебания элементов конструкции самолета, которые могут привести к его разрушению.

свою трудовую деятельность Владимир Михайлович начал в конструкторском бюро Туполева при ЦАГИ.



**Генерал-майор инженерно-авиационной службы (19.08.1944), доктор технических наук (1959), профессор (1947), заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1972). Награды: Герой Социалистического Труда, три ордена Ленина, орден Октябрьской Революции, орден Суворова 2-й степени, орден Трудового Красного Знамени, медали. Лауреат Ленинской премии (1957).**

Рис. 1. В.М. Мясищев. Фото с сайта: [kot-or-osl.livejournal.com](http://kot-or-osl.livejournal.com)

В 1938 году, как и многие другие советские конструкторы, В. Мясищев был арестован и более двух лет продолжил работу по созданию «крыльев Родины» в «шарашке» «ЦКБ – 29».

В 1942 года В. Мясищев поучил благодарность И.В. Сталина и весьма значительную премию, которая была отдана в фонд обороны. В 1944 году В. Мясищеву было присвоено звание генерал-майора. Он был награжден орденами Ленина и Суворова. Награды получили и многие сотрудники его КБ. Однако перед самым окончание Великой Отечественной войны конструкторское бюро В. Мясищева было переведено в г. Химки, где возможности дня экспериментальной работы были очень слабые. Из Авиапрома В. Мясищев был уволен и перешел на работу в МАИ деканом факультета, позже – заведующим кафедрой самолетостроения.

Как уже отмечалось, ведущие конструкторы (в том числе и Туполев) отрицали саму возможность создания стратегического реактивного бомбардировщика. И это мнение влияло на мнение руководства нашей страны.

Предложив составить план исследовательских работ по перспективным направлениям строительства самолетов, В. Мясищев начал осуществлять такую задачу практически. Основная цель исследований – получение объективных данных, подтверждающих саму возможность постройки дальнего бомбардировщика с реактивными двигателями. За несколько лет В. Мясищев и Г. Назаров с помощью инженеров кафедры и

аспирантов, сумели получить необходимые данные и представить их на заседании научно-технического совета ЦАГИ. В итоге головной институт Министерства авиационной промышленности принял решение о возможности создания самолета с характеристиками: размах крыла 50 метров, наибольшая взлетная масса 140 тонн, расчетная дальность полета 12 тысяч километров, скорость полета до 850 км/час. [1, с.31]. Такого самолёта в СССР еще не строили. Это был первый случай, когда технические характеристики самолёта были заявлены не армией, а предложены самими производителями.

В марте 1951 года было подписано правительственное постановление о воссоздании конструкторского бюро В. Мясищева с целью серийного производства дальнего бомбардировщика «Изделие 25» с войсковым обозначением М-4 [2, с.27]. В КБ были возвращены инженеры, работавшие под руководством В. Мясищева в прошлом, и был объявлен срочный набор молодых специалистов (Рис. 2)



Рис. 2. Дальний бомбардировщик М-4  
Фото с сайта: [topwar.ru](http://topwar.ru)

Для определения облика бомбардировщика в ЦАГИ продувались модели с различной компоновкой. Двигатели решили разместить не в подвесных гондолах, а в корне стреловидного крыла. Шасси было решено создавать по «велосипедной» схеме: передняя четырехколесная тележка в конце разбега приподнималась, что увеличивало угол атаки. На концах крыла размещались дополнительные стойки. Восемь человек экипажа размещались в двух герметичных кабинах. Бомбардировщик оснащался шестью автоматическими пушками. Опытная машина была построена осенью 1952 года и уже 1 мая 1953 года самолет принял участие в воздушном параде над Москвой.

Правда, по максимальной дальности М-4 не дотягивал до заявленных параметров. Для исправления ситуации на нем была установлена система дозаправки самолета в воздухе. Еще до конца испытаний самолёт был рекомендован к серийному производству [3, с.27].

В дальнейшем М-4 был модифицирован в бомбардировщик 3М с увеличенной



дальностью полета за счет установки новых двигателей (Рис. 3). В 1958 году на базе самолета ЗМ было решено создать самолет – ракетоносец ЗМД с еще более экономичными двигателями и улучшенной аэродинамикой полета.



Рис. 3. ЗМ (по кодификации НАТО: Bison-B) - дальнейшее развитие дозвукового стратегического бомбардировщика М-4. Первый полёт 27 марта 1956 года.

Фото с сайта: [scalebay.ru](http://scalebay.ru)

Всего было построено 116 серийных бомбардировщиков и самолётов-заправщиков М-4 и ЗМ. Они прослужили до середины 90-х годов XX века, после чего были разделаны на металлолом. За время службы на М-4 было установлено множество мировых рекордов, в том числе был поднят груз в 55220 кг на высоту 13 километров [4, с. 744].

В середине 1950-х годов в конструкторском бюро В. Мясищева начались работы по созданию сверхзвукового бомбардировщика М-50 с двигателями, созданными в КБ П.Ф. Зубца (Рис. 4).



Рис. 4. М-50 – прототип стратегического сверхзвукового бомбардировщика.

Фото с сайта: [bellabs.ru](http://bellabs.ru)

Опыта испытаний тяжелых сверхзвуковых самолетов не существовало, поэтому впервые в нашей стране был создан специальный тренажер. Также впервые в СССР на М-50 была применена полностью автоматизированная система управления и система перекачки топлива для регулировки центра тяжести.

Построенный прототип был осмотрен министром обороны Р. Малиновским и Н.С. Хрущевым. Явного одобрения своей работы В.М. Мясищев не получил. И хотя на испытаниях самолёт практически достиг скорости звука, в 1960 году было принято решение о прекращении всех работ по нему. В 1961 году М-50 был показан на воздушном параде в Тушино – это был его последний полет [3, с. 27].

Уроженец Тульской области В.М. Мясищев был конструктором крылатых гигантов. Его бомбардировщики, ракетноносцы и самолеты-заправщики долго стояли на вооружении ВВС Советского Союза. Владимир Михайлович Мясищев скончался в 1978 году, оставив стране свои замечательные машины, многочисленных последователей и учеников.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Султанов И. Первый реактивный стратегический //Авиация и космонавтика, вып.12, 1996, - 56с.
2. Якубович Н.Н. «Стратосферные крепости» Б-52, М-4 и Ту-95./Николай Якубович – М.:ВЭРО Пресс; Яуза; ЭКСМО, 2011. – 128с.
3. Асташенков П. И небывалый размах...//Авиация и космонавтика. №7,1979.– 48с.
4. Баргатинов В.А. Полная иллюстрированная энциклопедия. – М.: Изд-во Эксмо, 2005. – 1056с.

#### REFERENCES (transliteration)

1. Sultanov I. The first strategic jet // Aviation and astronautics, issue 12, 1996, - 56s.
2. Yakubovich N.N. "Stratospheric fortresses" B-52, M-4 and Tu-95. / Nikolai Yakubovich - M.: VERO Press; Yauza; EKSMO, 2011. - 128s.
3. Astashenkov P. And an unprecedented scope ... // Aviation and astronautics. No. 7, 1979.– 48s.
4. Bargatinov V.A. Complete illustrated encyclopedia. – M.: Eksmo Publishing House, 2005. – 1056 p.

**Рецензент:** Саввин А.М. - канд. полит. наук, доцент, доцент кафедры истории государства и права ФГБОУ ВО «Тульский государственный университет».