

УДК 94:623.746.4В.Мясищев

Андреева З.З.¹**В.М. МЯСИЩЕВ: ЗАБЫТЫЕ ПОБЕДЫ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ²**

Ефремовский районный художественно-краеведческий музей

Andreeva Z.Z.

V.M. MYASISHCHEV: FORGOTTEN VICTORIES OF SOVIET AVIATION

Yefremovsky District Museum of Local Lore

Аннотация: В статье рассказывается о Владимире Михайловиче Мясищеве - Герое Социалистического Труда, Генеральном авиаконструкторе, лауреате Ленинской премии, генерал-майоре инженерно-авиационной службы, чья конструкторская деятельность пришлась на 30-60-ые годы прошлого века. Идеи выдающегося уроженца Тульской области всегда отличались большим количеством революционных конструкторских решений, настолько опережающих существовавшие тогда технологии, что сулило трудности как в производстве при строительстве самолетов, так и при освоении и эксплуатации этих самолетов в авиационных полках. В. Мясищев разрабатывал уникальные образцы летательных аппаратов, опередивших свое время.

Статья опирается на экспозицию открытого 28 сентября 2022 года отдела Ефремовского художественно-краеведческого музея – Музея авиаконструктора Владимира Михайловича Мясищева, уроженца Ефремова, Почетного гражданина Тульской области (посмертно).

Ключевые слова: В.М. Мясищев, город Ефремов, Тульская область, авиация, бомбардировщик.

Abstract: The article tells about Vladimir Mikhailovich Myasishchev - Hero of Socialist Labor, General Aircraft Designer, Lenin Prize laureate, Major General of the Aviation Engineering Service, whose design activity occurred in the 30-60s of the last century. The ideas of the outstanding native of the Tula region have always been distinguished by a large number of revolutionary design solutions, so far ahead of the technologies that existed at that time, which promised difficulties both in the production during the construction of aircraft and in the development and operation of these aircraft in aviation regiments. V. Myasishchev developed unique models of aircraft that were ahead

¹Андреева Зинаида Зотовна – методист Муниципального бюджетного учреждения культуры «Ефремовский районный художественно-краеведческий музей». Отдел «Музей авиаконструктора В.М. Мясищева». efr/museum@yandex.ru

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

of their time. The article is based on the exposition of the department of the Efremov Art and Local Lore Museum opened on September 28, 2022 - the Museum of aircraft designer Vladimir Mikhailovich Myasishchev, a native of Efremov, an Honorary Citizen of the Tula region (posthumously).

Keywords: V.M. Myasishchev, Efremov city, Tula region, aviation, bomber.

*«Владимир Михайлович всегда старался опередить время, применить самое новое, прогрессивное... Примененные в конструкции его машин новинки становились обычно достоянием всей нашей авиации, помогая ей идти вперед»
(П.О. Сухой.)*

*«...Дерзновенное новаторство, взгляд даже не в завтра, а в послезавтра авиации, стремление обогнать время...»
(А.Н. Пономарев)*

Владимир Михайлович Мясищев родился в городе Ефремов Тульской губернии. Отец – Михаил Мясищев, сын купца второй гильдии Михаила Григорьевича Мясищева и ефремовской вдовы Агафьи Васильевны Трусовой. Мать – Янина Дудкевич, дочь ефремовского аптекаря Евгения Власьевича Дудкевича и Валерии Ивановны, выходцев из Польши.

Дед Володи Мясищева держал гастрономический магазин колониальных товаров на улице Большой Московской, и раннее детство Володи было обеспеченным. Но с уходом из жизни деда, распадом семьи (Янина Евгеньевна увлеклась ефремовским исправником, служащим Ведомства внутренних дел Тульской губернии С.А. Толпыго, в 1916 году Священным Синодом Русской православной церкви ее брак с М.М. Мясищевым был расторгнут) и последующей Октябрьской революцией 1917 года Мясищевы обнищали. Заработка отца, развалившего торговлю, едва хватало, чтобы прокормить домочадцев. Дети формально остались у Михаила Михайловича, хотя большую часть времени двое младших (Георгий 1906 года рождения) и Евгений (1908 года рождения) проводили у матери в новой ее семье.

В 1913 году Володя Мясищев поступил в Ефремовское реальное училище (здание на Нижней торговой площади, ныне Красной площади, не сохранилось). Учеба давалась ему легко, особых трудностей не доставляла. Но материальное положение семьи неуклонно ухудшалось. Как назло, за одной партией с Володей сидел сын местного колбасника. Он приносил в класс огромные, невыразимо ароматные бутерброды-завтраки и делился ими с

тем, кто быстрее выполнит за него задание. Некоторые ребята завтракали таким образом, Володя – никогда, хотя у него и текли слюнки.

После реорганизации в 1918 году учебных заведений города Володя доучивался в Первой советской школе второй ступени (ныне МКОУ «СШ №1 имени И.Д. Кувалдина»), где был избран председателем исполнительного комитета при совете учащихся, ведавшим распределением продуктов питания, обуви и одежды для малообеспеченных учащихся, и организацией огорода на пришкольном участке. Это был его первый опыт руководства коллективом.

В Володе с детства чувствовалась не по годам развитая воля и самодисциплина. А выход своим эмоциям он нашел на сцене Ефремовского народного театра, где блистал в спектаклях, которые ставила подростковая студия. Он начал работать, чтобы поддерживать семью. Четыре месяца, с сентября 1919-го – счетоводом конторы «Продпуть» (благодаря работе в этой железнодорожной организации он с младшим братом Юрием мог доехать на поездах до деревень, где они меняли вещи на хлеб, сало, любую еду), затем, до осени 1920-го – делопроизводителем Ефремовского райвоенкомата.

«В глухих ефремовских условиях не было никаких внешних обстоятельств, которые обусловили бы формирование выбора авиационной специальности, но некоторым толчком было знакомство в 1918 году с полётами самолётов остановившегося в Ефремове по пути на Южный фронт авиационного дивизиона», - впоследствии писал в автобиографии В.М. Мясищев.

В 1920 году он едет в Москву и поступает в Высшее техническое училище. Отец не мог помогать ему материально, и Владимир подрабатывает: на младших курсах – разгружая вагоны на Казанском и Курском вокзалах, педагогом в детских домах, а на старших курсах – чертёжником, конструктором, инженером-конструктором Научно-Опытного Аэродрома Военно-Воздушных Сил Красной Армии.

Одним из курсовых заданий будущего инженера-механика широкого профиля был проект строительства завода. Впоследствии это помогло ему контролировать возведение лабораторных и производственных зданий создаваемых им конструкторских бюро и заводов. Руководителем этого мясищевского проекта стал профессор А.В. Кузнецов, главный архитектор строительства корпусов Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) в Москве.

Темой дипломной работы Мясищев выбрал «Металлический аэроплан истребитель с мотором на 700 лошадиных сил» из кольчугалюминия, что само по себе было необычно, учитывая состояние самолетостроения в то время. Руководителем его дипломного проекта

был Б.Н. Юрьев, ученик и зять профессора Н.Е. Жуковского.

Преподававший в училище А.Н. Туполев обратил внимание на способного студента и после окончания учебы пригласил к себе на работу в отдел авиации, гидроавиации и опытного строительства ЦАГИ в бригаду крыла под руководством В. М. Петлякова.

В 1927 году в городе Судак во время своего первого отпуска Владимир Михайлович зарегистрировал брак с Еленой Александровной Спендиаровой, дочерью основоположника армянской классической музыки А.А. Спендиарова. В 1930 году родилась их единственная дочка Мария.

В ЦАГИ Мясищев принимает участие в разработке крыльев для тяжелых бомбардировщиков ТБ-1 и ТБ-3, занимается конструированием фюзеляжа из тонкостенных хромоникелевых труб и организацией их производства.

Через два года его в составе советской делегации направляют в восьмимесячную командировку в США для ознакомления с состоянием авиастроения в этой стране. По итогам командировки была закуплена лицензия на производство в СССР самолета DC-3 фирмы «Дуглас». Мясищев назначается начальником конструкторского отдела завода 84 в подмосковных Химках для строительства русского аналога DC-3 (самолета ПС-84, с 1942 года переименованного в Ли-2 по имени главного инженера завода Б.П. Лисунова, руководившего работами по запуску самолета в массовую серию после ареста Мясищева).

4 января 1938 года Владимира Михайловича арестовывают и приговаривают по статье 58-7 (промышленный саботаж) и 58-11 (контрреволюционные преступления) 28 мая 1940 года к 10 годам лишения свободы с поражением в гражданских правах сроком на 5 лет и конфискацией имущества. Вместе с другими арестованными авиаконструкторами он работает в ЦКБ-29 НКВД в Москве на улице Радио, 24. 25 июля 1940 года его освобождают из-под стражи, но он продолжает работать с товарищами в «шараге». Полностью обвинения будут сняты с него как необоснованные только 1955 году.

Мясищевым уже в 1938 году был представлен рабочий проект ДВБ-102, первого отечественного тяжелого самолета с двумя двигателями, двумя герметическими кабинами экипажа с двойным остеклением вентиляционного типа, убирающимся трехколесным шасси с поворотным носовым колесом для маневренности, дистанционным управлением пушечными установками и полностью герметизированными крыльями, которые могли использоваться как топливные баки (новшество для того времени).

С началом Великой Отечественной войны ЦКБ-29 было эвакуировано в Омск, где Мясищев был назначен главным конструктором авиазавода № 288.

Продолжается работа над ДВБ-102. Было построено два самолета, и в 1942 году один

из них совершил перелет в Москву. Эта машина не пошла в серийное производство, но идеи и принципы, использованные при ее постройке, впоследствии широко применялись в авиации.

В 1943 году В.М. Мясищев решением Государственного комитета обороны СССР назначен главным конструктором авиазавода № 22 в Казани и его филиала на заводе № 482 в г. Москве. Ему поручена доводка бомбардировщика Пе-2 до летных технических характеристик после гибели в 1942 году его учителя и коллеги В.М. Петлякова.

За годы войны появилось не менее восьми модификаций этого бомбардировщика (штурмовики, высотные истребители, разведчики, бомбардировщики дневные и ночные, «параван», предназначенный для срезания тросов аэростатов).

Два последних года войны были очень напряженными для Мясищева и его коллектива: летом 1944 года строится высотный дальний бомбардировщик ДВБ-108 со скоростью 700 км/час, создается макет ВБ-109 со скоростью 720 км/час, развернуто проектирование четырехмоторных самолетов ДВБ-2 и ДВБ-302 (с бомбовой нагрузкой до 16 тонн), строится макет бомбардировщика РБ-17 с 4 турбореактивными двигателями.

Дело шло к концу войны, и Мясищев, будучи дальновидным тактиком, начал работать на задел. Все делалось для будущего.

За достигнутые успехи Мясищеву присваивают воинское звание генерал-майора инженерно-авиационной службы, награждают орденом Ленина и орденом Суворова второй степени. Большая группа работников ОКБ и серийного завода тоже награждена высокими правительственными наградами. Работа признана и достойно отмечена. Однако в феврале 1946 года конструкторское бюро расформируют: началась переориентация страны на мирные рельсы. Владимира Михайловича 8 марта 1946 года назначают деканом самолетостроительного факультета Московского авиационного института имени Серго Орджоникидзе и исполняющим обязанности профессора кафедры «Конструкция и проектирование самолетов». Преподавать в МАИ многие сочли бы за честь, но для Мясищева это было сродни ссылке, потому что это был отрыв от его любимой конструкторской работы. Но он отдался преподаванию с тем же жаром, что и конструированию самолетов. Лекции его были настолько нестандартны и интересны, что слушать их сбегались студенты с других факультетов и кафедр. Он не уставал повторять студентам, что они должны будут конструировать самолеты, отличающиеся новизной.

Мясищев создает учебник для студентов «Особенности проектирования современных самолетов» и «Иллюстрации к конспекту лекций по курсу «Проектирование самолетов». На факультете он организовал научно-техническое общество, где дополнительно занимался с

пытливыми способными ребятами. Студенты в нем души не чаяли. Они выступали на конференциях с интересными самостоятельными докладами. Старые профессора не поддерживали декана: «Наше дело учить всех студентов, а не готовить гениев». Многие преподаватели считали его выскочкой, ведь он получил звание «доктор технических наук» без защиты докторской диссертации. В сентябре 1948 года его освободили от должности декана, а затем сняли и с должности заведующего кафедрой. Ученые мужи добились даже такого исторического решения Научно-технического совета МАИ: «Запретить В.М. Мясищеву продолжать исследования, признать работу техническим авантюризмом».

Но 24 марта 1951 года выходит Постановление Совета Министров СССР № 949-469, согласно которому организовывалось ОКБ-23 Министерства авиационной промышленности. Оно должно было спроектировать и построить скоростной дальний бомбардировщик, способный в случае необходимости доставить ядерное оружие на территорию любого потенциального противника (США уже в 1947 году начинает создавать антисоветские блоки, сведя на «нет» все добрососедские отношения). Начальником ОКБ назначается Мясищев. ОКБ формировалось по прямому указанию Иосифа Сталина, кураторство было поручено Л.П. Берия. «Шла настоящая мобилизация, как в войну», — охарактеризовал это время ближайший коллега Мясищева Г.Н. Назаров. Для производства самолета был выделен завод № 23 в Филях, а в городе Жуковском была организована лётно-доводочная и испытательная база.

Сроки ставятся очень жесткие. Началась напряженная работа. Менее чем за год коллектив сумел выполнить и передать на заводы всю техническую документацию – 55 тысяч чертежей! И всего за год десять месяцев самолет увидел свет. Он получился невиданного дотоле веса: 200 тонн! Такой вес могли нести только очень прочные крылья огромного размаха. Мясищев взял за основу гибкое крыло американского бомбардировщика Б-47 и творчески его обработал. Крылья в итоге получились настолько гибкими, что в полете могли буквально махать вверх-вниз до 2,5 метров! В каждом крыле размещалось по 2 турбореактивных двигателя тягой в 3 раза больше, чем ролс-ройсовские, стоявшие тогда на МиГах-17.

1 мая 1954 года М-4 был продемонстрирован во время воздушного парада на Красной площади в Москве: над ней в сопровождении истребителей МиГ-17 величественно пролетел на малой высоте крылатый гигант. Западная пресса окрестила его емко: «Бизон». С 1955 года самолет стал поступать в строевые части ВВС, было выпущено 34 самолета. Правда, до проектных параметров М-4 не дотягивал: развивая скорость 950 км/час, он имел дальность чуть более 9 тысяч километров. Было решено радикально модернизировать М-4 в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 1428—642 от 6 июля 1954 г.

Нужно было получить дальность самолета, достаточную для достижения самой удалённой точки США, так как в южной части Штатов находились основные хранилища ядерных боеприпасов и разворачивалось строительство ракетных пусковых комплексов. Поставить их под удар было очень заманчиво. В итоге весь планер и системы бомбардировщика были перепроектированы, экипаж сократили до 7 человек, вес конструкции планера удалось снизить на 6500 кг, использовали облегченные колеса меньшего диаметра, была освоена дозаправка в воздухе (М-4 выступал как танкер), и ЗМ оказался единственным из всех советских самолётов, способный с двумя дозаправками в воздухе донести в случае необходимости атомную бомбу на расстояние в 15,5 тыс. км.

На этих самолетах было установлено 19 мировых рекордов по высоте полета, дальности и грузоподъемности, М-4 и ЗМ называли «лучшими крыльями века». За создание самолетов М-4 и ЗМ Мясищеву в 1957 году было присвоено звание Героя Социалистического труда, ему и ряду основных сотрудников были присуждены Ленинская и Государственная премии, ОКБ-23 было награждено орденом Ленина, его сотрудникам выданы дачные и садовые участки, увеличено жилищное строительство.



Стратегический бомбардировщик ЗМ

Мясищева позиционировали как конструктора, который смотрел не то, что в завтра, а в послезавтра авиации. Неудивительно, что буквально через несколько лет после организации ОКБ-23 родилась идея сверхзвукового самолета. И 30 июля 1954 года выходит Постановление Совета Министров СССР: Мясищеву поручалось создание именно такого, сверхзвукового самолета. Сроки объявлялись жесткие, но задача оказалась куда сложнее, чем предполагалось. Создатели М-50, не имея аналогов, должны были обеспечить не только высокую сверхзвуковую скорость, но и огромную дальность. Чтобы замыслы стали реальностью, конструкторы приняли решение сократить экипаж до двух человек (летчик и штурман), и, естественно, М-50 практически напичкали электроникой и автоматикой. Работа была проделана колоссальнейшая: в аэродинамических трубах ЦАГИ испытали 39 различных моделей.

И здесь опять проявляет себя гений Мясищева: для обеспечения безопасного перехода на сверхзвук был предусмотрен плавающий центр тяжести, перегон топлива в нужную сторону, из одних баков в другие. Это техническое решение, примененное впервые на М-50, впоследствии нашло широкое применение на сверхзвуковых машинах, в том числе на Ту-144

и «Конкорде». Здесь впервые было применено и велосипедное шасси со вздыбливающейся передней тележкой, которая как бы «выталкивала» тяжелый самолет в воздух, сокращая его пробег при взлете. Для сокращения пробега после посадки предусмотрели тормозные лыжи.

И появление этого гиганта над Тушинским аэродромом 9 июля 1961 года на праздновании Дня воздушного флота было полной неожиданностью для военных атташе. Формы огромного самолета и то, что он летел на одной скорости с МиГами-21, развивающими скорость более 2000 км/час, заставило корреспондентов иностранной прессы вскинуть фотоаппараты. Не успели зрители восторженно ахнуть, как видят: М-50 устремляется вверх, а истребители безнадежно отстают. Зарубежная печать незамедлительно откликнулась на это событие: «Они способны создавать не только ракеты для завоевания космоса, но и сверхскоростные самолеты, неуязвимые в воздухе».

В серийное производство М-50 не пошел: подсчет «затрат» и эффективности показал, что стратегические ракеты на этом этапе стали выгоднее стратегических бомбардировщиков. И самолет М-50 получил вечную прописку в Центральном музее ВВС РФ в Монино. А 3 октября 1960 года вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров, по которому на базе КБ Мясищева создавался филиал ракетного КБ В.Н. Челомея.

Мясищева освободили от руководства ОКБ-23 и назначили начальником ЦАГИ.

Он со свойственной ему энергией реорганизуем саму структуру института, возводятся новые корпуса, мощная компрессорная станция, создаются новые экспериментальные стенды, установки, гиперзвуковая и сверхзвуковая аэродинамические трубы, лаборатория № 10 «Комплексная проработка схем летательных аппаратов», которую он сам возглавил. Благодаря этой деятельности был осуществлен громадный скачок в развитии авиационной отрасли, а созданные им новые научные подразделения во многом способствовали скорейшему внедрению результатов исследований в жизнь.

«Почетная ссылка» в ЦАГИ продолжалась 7 лет, с 1960 по 1967 гг. Но на пороге своего 65-летия Владимир Михайлович вернулся к конструкторской деятельности: его назначают генеральным конструктором «Экспериментального машиностроительного завода» в г. Жуковском.

С появлением ракетно-космической транспортной системы «Энергия»-«Буран» (челнок «Буран» и ракета-носитель «Энергия») настала необходимость перевозки отдельных больших блоков с заводов-изготовителей на космодром Байконур в Казахстане. Эту задачу с

честью выполнили самолеты Мясищева З-М.

Три машины не просто доработали для решения не свойственных им задач, а сделали практически новые. Один ВМ-Т («Владимир Мясищев транспортный») передали ЦАГИ для статических испытаний, а на двух других в 80-е годы прошлого века было совершено более 150 полетов. Позднее эти самолеты стали называться «Атлантами». Но это было уже без Мясищева...



Самолет-транспортно-разведчик "Атлант"

Закат профессиональной деятельности В.М. Мясищева пришелся на 60-е годы прошлого века, которые были периодом конфронтации СССР и США. После того, как в мае 1960 года под Свердловском был сбит высотный американский самолет-разведчик U-2, в США стали изготавливать автоматические дрейфующие аэростаты, которые запускались с территории некоторых стран НАТО. Использование ракет типа «земля-воздух» или «воздух-воздух» было очень затратным. Согласно Постановлению руководства страны 1967 года ЭМЗ Мясищева, было приказано сконструировать самолет, который мог бы эффективно бороться с такими аэростатами. Как теперь стало известно, никто из Генеральных конструкторов за создание подобного высотного самолета не брался: слишком необычна и нова для нашего самолетостроения была эта задача – стратосферный полет на беспредельно малой скорости.

Разработка самолета М-17 началась в 1970 году. К 1978 году на вертолетном заводе в городе Кумертау в Башкирии был создан первый летный образец новой машины. К сожалению, Мясищев не дождался доработки своего детища: 14 октября 1978 года он скоропостижно скончался. Второй летный образец был создан только в 1982 году. Нарботки по М-17 не пропали даром и стали основой для создания гражданской версии самолета М-55 «Геофизика» (1988 г.) Созданный для борьбы с вражескими аэростатами, он со временем превратился в средство по укреплению мира и развития международного сотрудничества. В настоящее время данный самолет используется учеными различных стран для высотных исследований атмосферы и решения экологических проблем Земли.

... 44 года назад ушел из жизни человек удивительной судьбы Владимир Михайлович Мясищев. Многие из его крылатых машин остались в виде экспериментальных моделей: промышленность тех лет была не готова к столь высокому полету мысли авиаконструктора.

Многие – только в чертежах, в заделах «на будущее». Новые, прогрессивные решения, найденные в КБ В. М. Мясищевым, затем внедрялись во всей отечественной авиации. Ведь он же шагнул дальше, в космические проблемы! В пятидесятые годы прошлого века под его руководством были разработаны проекты стратегической ракетной системы (межконтинентальной крылатой ракеты) М-40 «Буран», пилотируемых крылатых спутников с горизонтальным взлетом и посадкой, надолго предвосхитившие американский «Шаттл» и советский космический корабль «Буран».

Мастер, всю свою жизнь отдавший любимому самолетостроению, нашел вечное упокоение на Новодевичьем кладбище в Москве. На его могильном памятнике выгравирован силуэт его знаменитого сверхзвукового самолета «М-50», устремленного в небеса...



Могила В.М. Мясищева на Новодевичьем кладбище

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

ГУ ГАТО. Ф. Р-3097 Ф. Оп. 3. Д. 44

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гай Д. Небесное притяжение. Жизнь выдающегося конструктора самолетов Владимира Михайловича Мясищева. Московский рабочий. 1984.
2. Звездная эпоха Мясищева в Филях. М.: Воздушный транспорт, 2002.
3. Смирнов С.Г. «Трудная дорога в завтра». Изд-во «Грани успеха». М., 2013 г.
4. Смирнов С.Г. «Завтра запоздало...» Изд-во «Грани успеха». М., 2020.

REFERENCES (transliteration):

1. Gaj D. Nebesnoe prityazhenie. Zhizn' vydayushchegosya konstruktora samoletov Vladimira Mihajlovicha Myasishcheva. Moskovskij rabochij. 1984.
2. Zvezdnaya epoha Myasishcheva v Filyah. M.: Vozdushnyj transport, 2002.
3. Smirnov S.G. «Trudnaya doroga v zavtra». Izd-vo «Grani uspekha». M., 2013 g.
4. Smirnov S.G. «Zavtra zapozdalo...» Izdatel'stvo «Grani uspekha». M., 2020.

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