



Виктор Семенович  
ЁЛКИН

**ЖИВУТ В МОЕЙ  
ПАМЯТИ**

Виктор Елкин

**Живут в моей памяти (сборник)**

«ВегаПринт»

2014

**Елкин В. С.**

Живут в моей памяти (сборник) / В. С. Елкин —  
«ВегаПринт», 2014

В книге собраны рассказы ведущего инженера-испытателя В. С. Ёлкина, работавшего в Лётно-исследовательском институте (ЛИИ им. М. М. Громова) и в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ им. Н. Е. Жуковского). В документальной форме автор делится воспоминаниями о работе с известными авиаконструкторами и летчиками-испытателями, о их героических буднях. Книга будет интересна широкому кругу читателей, полезна молодежи, которая равнодушна к авиации, как и герои книги. Сборник может служить методическим пособием по истории авиации, в том числе на уроках мужества в общеобразовательных школах.

ББК 68.8

## Содержание

Слово об авторе	6
От автора	7
Он создал самолет – оборонительный щит страны	8
О международном положении в послевоенное время	9
Строительство дальнего тяжелого бомбардировщика	10
Мясищева и взлетно-посадочной полосы для него	
Усиление международной напряженности	12
Дозаправка самолетов Мясищева в полете	13
Контактирование осуществляет летчик-испытатель Николай Горайнов	15
Непланируемые и неожиданные испытания флагмана	17
Дальней авиации на прочность в чрезвычайных условиях	
Строительство сверхзвукового ракетноносца М-50	18
Конец ознакомительного фрагмента.	19

# **Виктор Ёлкин**

## **Живут в моей памяти**

© Ёлкин Виктор Семенович, 2014

© ООО «ВегаПринт», макет, 2014

## Слово об авторе

Есть люди, душа которых, по Солженицыну, не позволяет им преуспеть в жизни, должностях, богатстве. Но именно такие люди становятся нередко и невольно основой нравственного и духовного богатства окружающих, частицей народа. Один из таких, скромных и достойных людей – Виктор Семенович Елкин.

Виктор, со школьных лет мечтавший об авиации, в 1943 году поступил в МАИ на моторный факультет. В моторы влюбился и много лет спустя тепло вспоминал о встрече с академиком А. А. Микулиным, рассказывавшим о захватывающей истории создания его уникального мотора М-34, установленного на легендарном самолете АНТ-25. Юноша также увлекся полетами в аэроклубе на самолете и парашюными прыжками. Ярким, заразительным примером служили ему великие летчики – Громов, Чкалов.

В. С. Елкину, в процессе его работы в ЛИИ (а позже в ЦАГИ), посчастливилось узнать весьма близко выдающихся авиаторов: М. М. Громова, М. Л. Миля, В. М. Мясищева, С. Н. Анохина, С. Ф. Машковского... Но, возможно, особенно большое влияние оказал на него Ю. А. Гарнаев. В качестве испытателя катапультных систем Елкин, девятью годами после Гарнаева, прошел его дорогой. В 1960 году, в преддверии первого космического полета, в ЦАГИ в одной из скоростных аэродинамических труб с открытой рабочей частью на уникальном стенде были проведены испытания системы спасения космонавта. Катапультное кресло К-24 с испытателем В. С. Елкиным, облаченным в скафандр «Воркута», по его команде сбрасывалось с верхней позиции высоких направляющих вниз в поток аэродинамической трубы. Скорость в потоке доходила до 1200 км/час, а кратковременная перегрузка в момент резкого торможения кресла у пола трубы достигала 14 единиц. Всего было выполнено десять таких сверхнапряженных и опасных катапультирований. Спасали испытателя сильные легкие, закалка разностороннего спортсмена, а главное, горячее желание быть полезным в новой области.

Работая в качестве ведущего инженера ЛИИ, Виктор Семенович принял активное участие в летных испытаниях первых вертолетов. Для главного конструктора М. Л. Миля и его ОКБ, с которыми Елкин тесно взаимодействовал тогда, успешные летные испытания первых опытных машин были вопросом жизни и смерти.

Начиная с 1954 года, в течение трех лет Елкин был ведущим инженером в другой важной и опасной работе ЛИИ – в испытаниях опытных систем дозаправки самолетов в полете.

За почти полвека последующей работы в ЦАГИ В. С. Елкин принял участие в проектировании, исследованиях и внедрении ряда новых элементов аэродинамических труб. Уникальными можно назвать работы по созданию первого отечественного регулируемого сопла в аэродинамической трубе СВС-2 ЦАГИ, а также по созданию стенок рабочей части АДТ Т-128 с регулируемой проницаемостью.

Виктор Семенович вправе гордится сделанным: и по вертолетам, и по дозаправке, и по испытаниям средств жизнеобеспечения пилота, и в создании уникального аэродинамического оборудования. В жизни Виктора Семеновича Елкина не было столь «злых метелей», столь сложных дорог, да и столь яркого взлета, как у его старшего товарища Юрия Гарнаева. Но трудных дорог в жизни Виктора Елкина было немало, и он прошел по ним достойно. Читателю его коротких, ярких воспоминаний представляется замечательная возможность вместе с автором перенестись в недавнюю «золотую пору» советской авиации, окунуться в атмосферу, в которой ему довелось встречаться и работать с выдающимися людьми.

*Г. А. Амирьянц, доктор технических наук*

## От автора

В предлагаемый читателям сборник «Живут в моей памяти» вошли мои воспоминания о встречах, общении с выдающимися деятелями отечественного авиастроения – генеральным авиаконструктором В. М. Мясищевым и летчиками-испытателями. Я хотел, чтобы читатель, взявший в руки эту книгу, сохранил в своей памяти живой облик создателей авиационной техники.

*Посвящаю светлой памяти верному спутнику моей жизни, моей жене Полине Иосифовне Елкиной, проработавшей шестьдесят лет в Летно-исследовательском институте экономистом отдела снабжения, местной поэтессе, с вдохновением писавшей стихи к юбилеям и дням рождения своих сослуживцев. Легкая на подъем, она и в последние дни своей жизни торопилась выйти на работу.*

*Самое трудное – мужество повседневного, многолетнего труда.*  
**В. А. Сухомлинский**

## Он создал самолет – оборонительный щит страны



**Генеральный конструктор самолетов Герой Социалистического труда Владимир Михайлович Мясищев (15.09.1902 – 14.10.1978)**

В. М. Мясищев создал трансконтинентальный бомбардировщик, способный производить дозаправку топливом в полете, остро необходимый обороне страны, а также сверхзвуковой ракетносец М-50, рождение которого знаменовало новый качественный этап развития Советской авиации.

В начале 1950-х годов строительство бомбардировщика и дозаправка топливом в полете становятся особо важными направлениями в работе авиационной промышленности Советского Союза. Это было вызвано требованием повышения обороноспособности страны ввиду существовавшей тогда международной напряженности и военной опасности в Европе и во всем мире.

## **О международном положении в послевоенное время**

Сразу после завершения Второй мировой войны реакционные круги США, единолично обладавшие атомным оружием, стали строить планы ликвидации социализма как общественно-политической системы путем развязывания ядерной войны.

В начале 1946 года в небольшом американском городке Фултоне премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль в присутствии президента США Гарри Трумена произнес большую речь, положившую начало «холодной войне». А через три года США, Канада, государства Западной Европы создали военно-политический блок НАТО, направленный против Советского Союза. Происходило наращивание военной мощи на территории Западной Европы вблизи наших границ. За океаном спешили с созданием тяжелого бомбардировщика Б-52, способного покрывать большие расстояния со смертоносными атомными бомбами.

А что происходило в Советском Союзе? Центральный Комитет Коммунистической партии, Советское правительство искали, чем ответить потенциальному противнику, на его агрессивные намерения. В Кремль были приглашены ученые-атомщики во главе с Игорем Васильевичем Курчатовым. Они получили задание познать секрет атомного взрыва. Усилиями советских ученых: И. В. Курчатова, А. Ф. Иоффе, Ю. Б. Харитона, А. Д. Сахарова, А. П. Александрова и других, эта задача была успешно решена. В июле 1949 года в удаленном районе Советского Союза производится ядерный взрыв. Американские летчики берут пробы воздуха в верхних слоях атмосферы, и американские ученые обнаруживают в них наличие ядер плутония. В СССР создана атомная бомба, а затем и первая в мире водородная бомба. Были проведены летные испытания по транспортировке макета атомной бомбы и его сброса. Эти испытания проводили летчики-испытатели ЛИИ А. П. Якимов, Н. С. Рыбко и другие. Расчеты американцев на отставание нашей страны в производстве атомной бомбы оказались несостоятельными, как и их убежденность в том, что только они, единственные, обладают ядерным оружием.

Поскольку угрожавший Советскому Союзу потенциальный противник находится за океаном, на большом удалении от нашей страны, Советское руководство решает вопрос, на чем доставлять оружие огромной разрушительной силы, и ставит задачу создать межконтинентальный реактивный бомбардировщик, способный преодолевать большие расстояния.

## **Строительство дальнего тяжелого бомбардировщика Мясищева и взлетно-посадочной полосы для него**

Еще в то время, когда я заканчивал МАИ (окончил его в 1950 году), от студентов самолетного факультета слышал, что их декана В. М. Мясищева вызывали в Кремль показать проект нового самолета-бомбардировщика. Это был проект реактивного самолета большой взлетной массы, обладавшего околовзвуковой скоростью и значительной дальностью полета, способного достигать другие континенты. (Забегая вперед, надо сказать, что созданный после в ОКБ Мясищева самолет, ставший флагманом дальней авиации Советского Союза, зародился в стенах МАИ в уме выдающегося конструктора еще в конце 1940-х годов и прорабатывался с участием студентов-дипломников). Студенты самолетного факультета гордились своим деканом, сорокапятилетним генералом, человеком обаятельной внешности, всегда появлявшемся элегантно одетым в наглаженную форму генерал-майора авиационно-технической службы. Особенно много студенты говорили о нем после того, как в 1948 году Владимира Михайловича освободили от должности декана, якобы по причине нарушения штатного расписания факультета. (Профессура и руководители кафедр факультета не поняли нововведений Мясищева в деятельность кафедр и обучение студентов).

Студенты вспоминали, что их бывший декан – ученик и сподвижник генеральных конструкторов А. Н. Туполева и В. М. Петлякова, и что после гибели В. М. Петлякова в авиакатастрофе в 1942 году именно он возглавил его КБ, сконструировавшее самолет Пе-2 для точных бомбовых ударов по малоразмерным целям, один из самых массовых самолетов Советской авиации в годы Великой Отечественной войны.

Весной 1951 года начинает работать конструкторское бюро В. М. Мясищева, которому Правительство присваивает индекс ОКБ-23. Это ОКБ создавалось и формировалось по прямому указанию Сталина. Выполняя распоряжение Сталина, вышестоящая организация непрерывно переводила и зачисляла по спискам В. М. Мясищева в только что организованное ОКБ необходимых генеральному конструктору специалистов.

Ученые и конструкторы ОКБ-23 энергично включаются в работу по проектированию узлов нового самолета и всего изделия в целом. А параллельно, с началом разработки бомбардировщика В. М. Мясищева, на аэродроме ЛИИ МАП начинается строительство новой многокилометровой широкой бетонной взлетно-посадочной полосы для него, которая потом стала по своему оборудованию и размерам самой значительной взлетно-посадочной полосой в Европе.

Будущий самолет Мясищева предъявлял особые требования к взлетно-посадочной полосе. Поскольку самолет должен был иметь взлетно-посадочный вес более 200 тонн и близко расположенные попарно колеса велосипедного шасси, что создает большое удельное давление на грунт, взлетно-посадочная полоса строилась по самым совершенным технологиям дорожного строительства того времени. С целью обследования и подготовки грунта котлован рыли на большую глубину (местами до 10 метров) и длиной до шести километров. При этом пришлось снести дома расположенного рядом Нового Села. Верхний слой взлетно-посадочной полосы выкладывался из бетона самой высокой марки. На стыках бетонные плиты прокладывались слоями высококачественной эвкалиптовой резины, которую в народе называли «колбаской».

В конце 1952 года в ОКБ-23 была закончена постройка самолета Мясищева первой модели, получившего индекс 103М. Надо отметить, что от начала проектирования, которое началось весной 1951 года, прошел всего год и восемь месяцев. Для сравнения, американцам на создание подобного самолета Б-52 понадобилось более четырех лет. В начале 1953 года

бомбардировщик 103М совершил первый полет. В воздух его поднимал шеф-пилот ОКБ Федор Федорович Опадчий.

Прошло время. На еще полностью не достроенную, «золотую» взлетно-посадочную полосу аэродрома ЛИИ, выстроенную с курсом 302 градуса, садится первый самолет Мясищева. Это был воздушный корабль грандиозных размеров, со скошенными назад, слегка опущенными стреловидными крыльями, напоминающий огромную могучую птицу, рвущуюся ввысь. Эту «птицу» посадил на аэродром ЛИИ летчик-испытатель ОКБ В. М. Мясищева Борис Карпович Галицкий. Он поднимал самолет с короткой заводской взлетной полосы с до предела облегченным, минимальным запасом топлива. В связи с прилетом первого самолета Мясищева на аэродроме ЛИИ царило праздничное оживление, которое вместе с мясищевцами разделили работники ЛИИ и летно-испытательных станций других КБ, располагавшихся на аэродроме.

А 1 мая 1954 года на Первомайском параде над Красной площадью Москвы проплыл огромный реактивный бомбардировщик В. М. Мясищева в сопровождении эскорта двух пар истребителей, казавшихся в сравнении с ним маленькими птичками. Это был показ успешной деятельности ОКБ Мясищева. Самолет родился в период острой международной напряженности и военной опасности как оборонительный щит нашей страны.

В. М. Мясищев решает дозаправлять самолет топливом в воздухе с тем, чтобы повысить дальность его полета.

В связи с этим в 1953 году в ЛИИ был организован отдел по дозаправке в воздухе самолетов топливом в полете. Начальником отдела был назначен Василий Яковлевич Молочаев. Тогда меня, инженера летной части ЛИИ (подразделение называлось «комплекс № 1 ЛИИ») вместе с бывшим летчиком-испытателем ЛИИ Игорем Ивановичем Шелестом и инженером, будущим летчиком-испытателем ЛИИ Аскольдом Алексеевичем Мухиным перевели во вновь созданный отдел. В нем проводились различные летно-исследовательские работы по дозаправке самолетов топливом в полете, начатые еще в конце 1940-х годов. Исследовались две различные технические системы по дозаправке: система «штанга-конус» и система «из крыла в крыло». Система «штанга-конус» отработывалась в связке самолета Ту-4 (заправщик с конусом) с самолетом-истребителем МиГ-15 (заправляемый, со штангой-приемником топлива в носовой части). А система «из крыла в крыло» исследовалась на самолетах Ту-16. После создания тяжелого трансконтинентального бомбардировщика Мясищева проводились летные испытания дозаправки в полете на самолетах З-М и М-4 по системе «штанга-конус».

## **Усиление международной напряженности**

Газеты и радио сообщали, что НАТО на территории Западной Европы наращивает военный потенциал у наших границ, что в небе Западной Европы регулярно барражируют «Боинги», имея на своем борту атомные бомбы. Вспоминаю, когда вздрагивала земля от естественных возмущений, например, при запуске мощных реактивных двигателей на аэродроме ЛИИ или крупной аэродинамической трубы в ЦАГИ, особенно в ночное время, я остро переживал об участи населения Хиросимы и Нагасаки, которая может постигнуть и нас.

Реагируя на концентрацию военной силы у наших границ, что всегда является признаком готовящейся войны, глава Советского правительства Н. С. Хрущев в июле 1954 года выступил с заявлением о том, что, если наш противник начнет войну с Советским Союзом, наша страна будет защищаться термоядерным оружием. Это заявление Советского правительства было опубликовано в наших газетах и передавалось по радио. Помню, я в то время находился на военных сборах в Вязниковском учебном авиационном центре. Тогда у витрины, где вывешивались газеты и объявления, собиралось много встревоженных людей, среди которых были летчики и авиамеханики авиационного центра, прошедшие только что окончившуюся войну, которые, прочитав заявление Н. С. Хрущева, отходили от витрины с суровыми и напряженными лицами.

## Дозаправка самолетов Мясищева в полете

Для выполнения необходимых дальних полетов бомбардировщиков В. М. Мясищев решает проводить дозаправку самолетов топливом в полете. Он избирает систему дозаправки «штанга-конус», имевшую признанный опыт эксплуатации. Для этого на носу заправляемого самолета сооружалась штанга-приемник топлива для контактирования с конусом, выпускаемым на шланге самолета-заправщика. В бомболюке самолета-заправщика помещалась лебедка с намотанным шлангом, на конце которого находился конус, и установлены насосы для перекачки керосина. По замыслу заправляемый, активный, самолет должен входить своей штангой в конус самолета-заправщика, после чего начинается перекачка топлива. При разборах процессов контактирования по системе «штанга-конус» для краткости заправляемый самолет называли словом «папа», а самолет-заправщик – «мама».

Первые полеты на контактирование на активном самолете В. М. Мясищев поручил летчику-испытателю своего ОКБ М. Л. Галлаю. Такие полеты состоялись, но оказались безуспешными. М. Л. Галлаю не удалось ни войти в контакт с конусом самолета-заправщика, ни даже подойти к нему на достаточно близкое расстояние. В «Деле 22» отделения № 2 ЛИИ, которое мы ежедневно брали в секретной части и в котором помещалась переписка по дозаправке самолетов в полете, я прочитал написанный Марком Лазаревичем отзыв о выполнении задания на контактирование. В нем говорилось, что войти в контакт с конусом самолета-заправщика летчику не удалось из-за большой массы заправляемого самолета и что такое контактирование самолетов для летчиков строевой дальней авиации невозможно. Подобный отзыв-вердикт летчика-испытателя встревожил В. М. Мясищева и, конечно, тех, кто был «наверху» (работу по обороноспособности страны и, в частности, дозаправку самолетов Мясищева вел сам секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев).

В. М. Мясищев, хотя и был встревожен вердиктом М. Л. Галлая, верил в успешное контактирование по системе «штанга-конус». Он считал, что выбран оптимальный вариант контактирования, что дело в руках летчиков. Проблема контактирования самолетов Мясищева в это время обсуждалась и летчиками-испытателями ЛИИ. Некоторые из них выражались по-простому: «У Марка Лазаревича Галлая нет хватки для полетов в строю». Вскоре это подтвердилось в ЛИИ на летных испытаниях одного устройства для контактирования самолетов. Оно было сконструировано и изготовлено в отделении № 5 ЛИИ и должно было облегчить установление контакта штанги с конусом. В этой работе я участвовал в качестве ведущего инженера по программе летных испытаний с участием в полетах.

На самолете Ил-28 с бортовым номером 6008, имитирующим заправляемый самолет, была доработана штанга, а на другом Ил-28 с бортовым номером 2001 – «танкере» был доработан конус. В летных испытаниях нового устройства летчики-испытатели ЛИИ В. М. Пронякин, С. Ф. Машковский, П. И. Казьмин успешно осуществляли контактирование – буквально «плели кружева» перед конусом и с ним. Об этом в кинолаборатории отделения № 2 ЛИИ был смонтирован кинофильм.

Поскольку разработанное устройство предназначалось для ОКБ Мясищева, при обсуждении проведения этой работы заместитель начальника отделения № 2 Всеволод Николаевич Матвеев предложил дать оценку нового устройства летчику-испытателю фирмы Мясищева М. Л. Галлаю. Когда он приехал на летные испытания, я показал ему кинофильм об успешном контактировании с помощью нового устройства, проведенном летчиками-испытателями ЛИИ. На заключительную часть летных испытаний по программе отводилось два полета. В первом полете М. Л. Галлай на сравнительно легком по весу самолете Ил-28 не только не смог войти в контакт с конусом самолета-заправщика, что успешно делали упомянутые летчики-испытатели ЛИИ, но даже не смог подойти к нему на сравни-

тельно близкое расстояние. Во втором полете все повторилось, а в конце полета заправляемый самолет Галлая вообще понесло на конус со стороны. Его самолет ударился о конус, и произошел таран. Конус оторвался от троса и пролетел, едва не разрушив стабилизатор заправляемого самолета. Я в это время через стекло кабины производил кино съемку подхода к конусу и включал самописцы в носовой части штурманской рубки, покинув катапультное штурманское кресло. Штурман-испытатель самолета кино съемщика, летящего параллельно, М. Д. Гордей объявил нам: «Работа окончена! Ставьте Богу свечку!» Он отметил на карте место падения конуса. Позже упавший конус доставил на своей автомашине летчик-испытатель П. И. Казьмин.

В. М. Мясищев продолжал считать, что выбранная система контактирования самолетов является оптимальной и контактирование вполне достижимо. Он поручает испытание другому летчику-испытателю своего ОКБ Ф. Ф. Опадчему. У Федора Федоровича попытки соединиться с конусом заправщика были более успешными, чем у М. Л. Галлая. Он ближе подходил к самолету-танкеру, но соединиться с конусом танкера ему все-таки не удалось. В. М. Мясищев присутствовал на всех разборах полетов на контактирование. Анализируя ленты-записи приборов-самописцев и кинокадры, он каждый раз обдумывал технологию дозаправки и продолжал верить, что выбранный вариант «штанга-конус» является оптимальным, что успех впереди, в руках летчиков.

## Контактирование осуществляет летчик-испытатель Николай Горяйнов



Летчик-испытатель Герой Советского Союза Николай Иосифович Горяйнов  
(14.02.1924 – 23.09.1976)

Н. И. Горяйнов внес решающий вклад в освоение дозаправки трансконтинентального бомбардировщика Мясищева и научил летать сверхзвуковой ракетносец М-50. Незаурядный талант летчика-испытателя проявился на летных испытаниях дозаправки самолетов Мясищева и сверхзвукового ракетносеца М-50.

Мясищев решил поручить продолжение летных испытаний на контактирование летчику-испытателю Н. И. Горяйнову. Николай Иосифович был переведен в ОКБ из ЛИИ. Работая в Летно-исследовательском институте после окончания школы летчиков-испытателей, он успешно осваивал пилотирование бомбардировщиков. Его однокашники по школе летчиков-испытателей В. П. Васин, А. А. Щербаков и В. С. Ильюшин говорили, что Горяйнов первым из летчиков-испытателей второго набора ШЛИ вылетел на бомбардировщике Ту-16. У Горяйнова соединение с конусом заправщика получалось, он успешно применил и реализовал свою технологию контактирования.

Прошло время. Однажды начальник отдела дозаправки ЛИИ В. Я. Молочаев, получив сообщение от диспетчера полетов, сообщил нам, что в определенное время над аэродромом ЛИИ будет пролетать Горяйнов и выполнять контактирование с самолетом-заправщиком. Я вместе с В. Я. Молочаевым, И. И. Шелестом, Е. Т. Березкиным и В. Д. Курбесовым вышел на улицу. Стояла хорошая летная погода со стопроцентной горизонтальной и вертикальной видимостью. Видим: к аэродрому приближаются два самолета, летящие курсом на Москва-реку. Когда самолеты подлетели на достаточно близкое расстояние, было видно, что это самолеты Мясищева. Они шли строем «бутерброд» – один летел чуть сзади и ниже другого. За ними летел заправляемый самолет. Его вел летчик-испытатель Н. Горяйнов. Видим, как заправляемый самолет подходит к самолету-танкеру и входит в контакт с его конусом. Потом заправляемый самолет отсоединяется от конуса, отходит, и не теряя времени, опять соединяется с конусом заправщика. В этот день летчик-испытатель Горяйнов выполнил подряд до десяти контактирований и расцепок.

Так, при освоении контактирования и дозаправки топливом в полете тяжелых самолетов-бомбардировщиков Мясищева на небосклоне летных испытаний зажглась звезда летчика-испытателя Николая Горяйнова.

По методике Н. Горяйнова стали успешно контактироваться и дозаправляться топливом в полете на самолетах Мясищева все летчики строевых частей Дальней авиации Советского Союза. Самолеты Мясищева стали регулярно, днем и ночью (во время ночных полетов для ориентировки конусы подсвечивались), совершать длительные полеты, по несколько раз пополняя в воздухе запасы керосина. И дозаправка в воздухе стала привычным делом для летчиков Дальней авиации Советского Союза, привычным для тяжелых бомбардировщиков, ракетносецев.

## **Непланированные и неожиданные испытания флагмана Дальней авиации на прочность в чрезвычайных условиях**

Это случилось в октябре 1957 года. Николай Горяйнов в качестве командира экипажа самолета, получившего в ОКБ Мясищева индекс 201М (модернизация первой модели), ушел в сложный ночной испытательный полет. Тогда из-за ошибочного прогноза синоптиков самолет попал в грозу. Воздушные потоки швыряли огромный корабль, как щепку в бушующем океане. У самолета скручивались крылья, скрипели заклепки. Машина не летела, а падала. Ее несло вниз, к земле, со скоростью в десятки, сотни метров в секунду. Самопроизвольно выключились двигатели. Был момент, когда не работали три двигателя из четырех. Горяйнов и второй летчик, работая штурвалами и педалями, одновременно запуская оставившиеся двигатели, делали все, чтобы как-то удержать падающий самолет в бушующем пространстве. За считанные минуты корабль терял километры высоты...

Через некоторое время машина вышла из зоны грозы и села на свой аэродром. Осмотр на земле показал, что конструкция самолета выдержала невероятные нагрузки, подтвердив ее прочность и живучесть. Высоко была оценена прочность крыльев, получивших самую большую нагрузку. При этом вспоминали, что В. М. Мясищев еще в 1950 году, будучи профессором МАИ, подавал заявку на изобретение нового стреловидного крыла особой конструкции.

В. М. Мясищев представил Николая Иосифовича Горяйнова к званию Героя Советского Союза, приняв во внимание его вклад в освоение самолета ОКБ и, в частности, в дозакорректировку его топливом в полете. 19 октября 1957 года был подписан Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Н. И. Горяйнову звания Героя Советского Союза.

По поводу спасения самолета Мясищева в чрезвычайных условиях и присвоения Н. Горяйнову высокого звания в ОКБ-23 состоялся митинг, в котором вместе с мясищевцами приняли участие сотрудники ЛИИ и лётно-испытательных станций других КБ, располагавшихся на аэродроме.

## **Строительство сверхзвукового ракетносца М-50**

В начале 1950-х годов реактивные истребители преодолели звуковой барьер и по скорости значительно обошли бомбардировщиков. Еще будучи профессором МАИ, В. М. Мясищев в конце 1940-х годов высказывал мысль о том, что правильное использование возможностей, заложенных в самолетах-бомбардировщиках, позволяет им достичь скоростей полета, равных скоростям истребителей. Мясищев решает разрабатывать сверхзвуковой ракетносец, его ОКБ получает на это «добро».

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.