

# Работа по теме N 40,

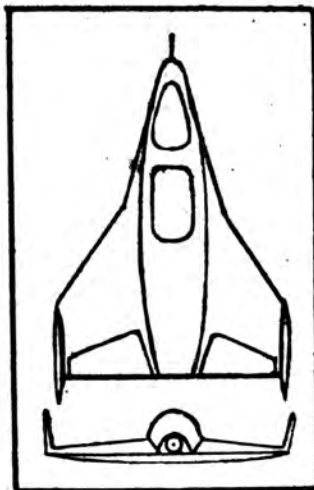
## или Космолет Мясищева

У конструкторов свой особый календарь. Конечно, как и для всех, для разработчиков за январем следует февраль, а зима сменяется весной. Но есть и свое, специфическое исчисление времени. Это этапы проектирования, стендовые отработки, летные испытания. Или — закрытые темы. Спросите, к примеру, ведущего конструктора, когда произошло то или иное событие в жизни коллектива. Вероятнее всего, он ответит примерно так: «Когда делали эскизный проект...», «В конце сборки опытного образца...», «Незадолго до первого пуска...».

Это понятно. Ведь каждый этап рождения нового «изделия» имеет свои особенности, играет ему предназначенную роль в целостном творческом процессе. Случалось, что этот процесс прекращали. Не сами творцы, а те, кто над ними.

Впрочем, судите сами...

**Р**ассказываем впервые



сравнительно небольшой самолет стреловидной формы, с плоским днищем и загнутыми вверх концами крыльев. Проект получил название тема «48» и был официально утвержден в декабре 1959 года.

Любопытно, что ОКБ-1 Королева и ОКБ-23 Мясищева работали в тесном контакте, консультировали друг друга, совместно обсуждали и решали многие конкретные проблемы. Надо признать, что это умение переходить с одного конструкторского поля на другое встречается редко. Что греха таить, обычно соблазн возделывать свою привычную делянку слишком велик. Да и легко ли в самом деле снова и снова становиться «начинающим», у которого все — и победы, и поражения — предели?

Космолет Мясищева при весе 4,5 тонны совершал орбитальный полет на высоте 400 километров. При возвращении на Землю с высоты 40 километров «48» начинал управляемый спуск. В апреле 1960 года проект обсуждался на совещании ведущих специалистов авиационной отрасли. И хотя мнения в оценках разделились, работы по созданию космического самолета было решено продолжать.

Талант есть талант. Мясищев предлагал множество оригинальных решений. Это были не просто идеи, а просчитанные и аргументированные инженерные варианты компоновки, аэродинамики, конструктивных материалов, систем спасения и т. д. Конструктор искал свой путь в космос и находил, на десятилетия опережая время.

Мясищев не дождал до того времени, когда появились американский «Шаттл» и наш «Буран». Но многое, что нашло реальное воплощение в этих многообразных космических кораблях, проработывалось в ОКБ-23, защищено авторскими свидетельствами. Кстати, и технология «Стелс» в своих вариантах предлагалась сотрудниками Владимира Михайловича.

И пусть космолет Мясищева не полетел, даже те, кто недолюбливал главного конструктора, видел в нем конкурента, завидовал его таланту, говорили о его проектах, осуществленных и неосуществленных, как о явлениях, веках, конструкциях, вошедших в историю. А потому и знать о них должны все, а не только люди «своего круга».

Михаил РЕВРОВ,  
«Красная звезда».

□ □

На рисунке: схема самолета Мясищева.

Он развивал скорость, в три раза превышающую звуковую (около 3.500 км/ч), и имел дальность полета до 2.500 км.

Общая высота «изделия» на поворотном стартовом сооружении оригинальной конструкции достигала 25 метров.

В первоначальном варианте «Система 40» проектировалась как беспилотная. Но к этому этапу летных испытаний Мясищев намеревался установить на «ракетоплане» кабину пилота с катапультируемым креслом и парашютом. Это выходило за рамки задания. Но конструктор рассуждал так: присутствие человека на борту позволит оценить его психофизиологические возможности в полете на гиперзвуковой скорости и сделать важный шаг к созданию пассажирского самолета, способного разогнаться до скорости 6.000 км/ч.

В 1957 году «сороковка» была готова к летным испытаниям. Они планировались на август. Однако неудачи, постигшие «Бурю», сдвинули первоначальный срок на октябрь. К этому времени прошли успешные испытания межконтинентальной баллистической ракеты С. П. Королева Р-7, был запущен спутник, и тему «40» закрыли.

В 1958 году ОКБ-23 посетил Н. С. Хрущев и министр обороны Р. Я. Маликовский. Они знакомы с новым стратегическим бомбардировщиком М-50 и проектом М-56. Мясищев попытался объяснить перспективность разработок ракетно-самолетных систем, но понимания не нашел. Военная авиация, похоже, уже не интересовала высшего руководителя, из ОКБ-

23 он уехал раздраженный, а вскоре было принято «волевое» решение о закрытии некоторых авиационных конструкторских бюро. ОКБ-23 передала В. Н. Челомею.

В народе говорят: «Пришла беда — отворил ворота». Мясищев был лишен возможности продолжать работы по М-50, создание сверхзвукового пассажирского самолета поручили А. Н. Туполеву... Казалось бы, «жизнь сделана», и можно уходить на пенсию или писать монографии (Мясищев имел профессорское звание и докторскую степень). Во время одной из наших бесед спросил его об этом. К сожалению, мне не удалось тогда записать за ним дословно. За мысль ручаюсь, мысль была ясна — конструктор говорил о редких минутах счастья, которое — в процессе напряженной работы — выпадает на долю творца и служит ему высшей наградой. Что касается интриг и прочего, то он ушел от этого разговора.

Подумалось: наверное, истинная интеллигентность — это не только умение понимать живых, ходить на фортепьянные концерты или рассуждать о литературе. Этому в школе учат. Наверное, истинная интеллигентность — это и умение жить сообразно своим принципам. Владимир Михайлович Мясищев был человеком твердой позиции. Он сумел подавить обиду и продолжал творить.

Им был задуман космолет, выводимый в космос ракетой Р-7, а посадку осуществляющий по баллистической траектории, используя аэродинамическое качество. Это был

**Н**АЧАЛО 50-х годов. Группа сотрудников НИИ-1 (РНИИ) во главе с академиком М. В. Келдышем обосновала возможность создания сверхзвукового и высотного летательного аппарата, способного преодолевать большие расстояния и брать на борт солидный груз. Это были теоретические проработки. Военные они заинтересовали. Доказать практическую возможность реализации замысла предстояло коллективам двух известных авиационных конструкторских бюро — ОКБ-23 и ОКБ-301. Первое возглавлял В. М. Мясищев, второе С. А. Лавочкин. О проекте «Буря» газета уже рассказывала. Сегодня речь пойдет о судьбе еще одного секретного проекта, который в те годы обозначался шифром «Система 40».

Это были две дороги к одной цели. Дороги столь же несхожие, как и творческий почерк талантливых конструкторов, один из которых создавал стратегические бомбардировщики, другой — истребители.

К эскизному проекту мясищевцы приступили в апреле 1953-го. «Сороковка» (так ее называли в ОКБ) задумывалась как двухступенчатая ракетно-самолетная система. Первая ступень — ракетные ускорители с обычными ЖРД, вторая — сам крылатый аппарат с прямоточным воздушно-реактивным двигателем (ПВРД). Старт вертикальный, после набора заданной высоты и скорости ускорители сбрасывались. ПВРД к этому моменту выходил на рабочий режим, и «ракетоплан» продолжал горизонтальный полет.