

СЕРИЯ КНИГ “ЧИТАЙ И СМОТРИ”

Аркадий Зюзин



ПЕРВЫЕ В СОЗВЕЗДИИ СУ

*(Владимир Махалин -
герой Дмитровской земли)*



**Летчик-испытатель
Герой Советского Союза
Владимир Николаевич
Махалин
(1921 - 1983)**

Дорогой друг!

В твоих руках книга о летчиках-испытателях знаменитого конструкторского бюро Павла Сухого, первыми удостоенных звания Героя Советского Союза.

Что тебе известно о Владимире Махалине? Наверное, немного.

Для человека, далекого от авиации, это имя мало что скажет, кроме того, что он летчик-испытатель, Герой Советского Союза, что в 1988 году его именем назван один из микрорайонов в подмосковном Дмитрове.

Но в кругу летчиков-испытателей фамилия Махалина упоминается с неизменным уважением.

Его по праву считают одним из выдающихся испытателей советской реактивной авиации второго поколения. Владимир Махалин первым в СССР преодолел двойной сверхзвуковой барьер скорости, дал путевку в небо знаковым машинам П.О. Сухого: фронтовому истребителю Су-7 и перехватчику Су-9.

Чтобы описать деятельность Владимира Ильюшина, понадобится отдельная большая книга. В течение 24-х лет он был шеф-пилотом в ОКБ Сухого. Летом 1959 года Ильюшин установил на боевом Су-9 первый в СССР послевоенный мировой рекорд высоты.

*Герой России, полковник авиации
Игорь Евгеньевич Тарелкин*

Dear friend!

You hold in your hands a book about the test pilots, first awarded a title hero of Soviet Union in the famous aviation design bureau of Pavel Sukhoi.

What do you know about Vladimir Makhalin? I suppose, a little.

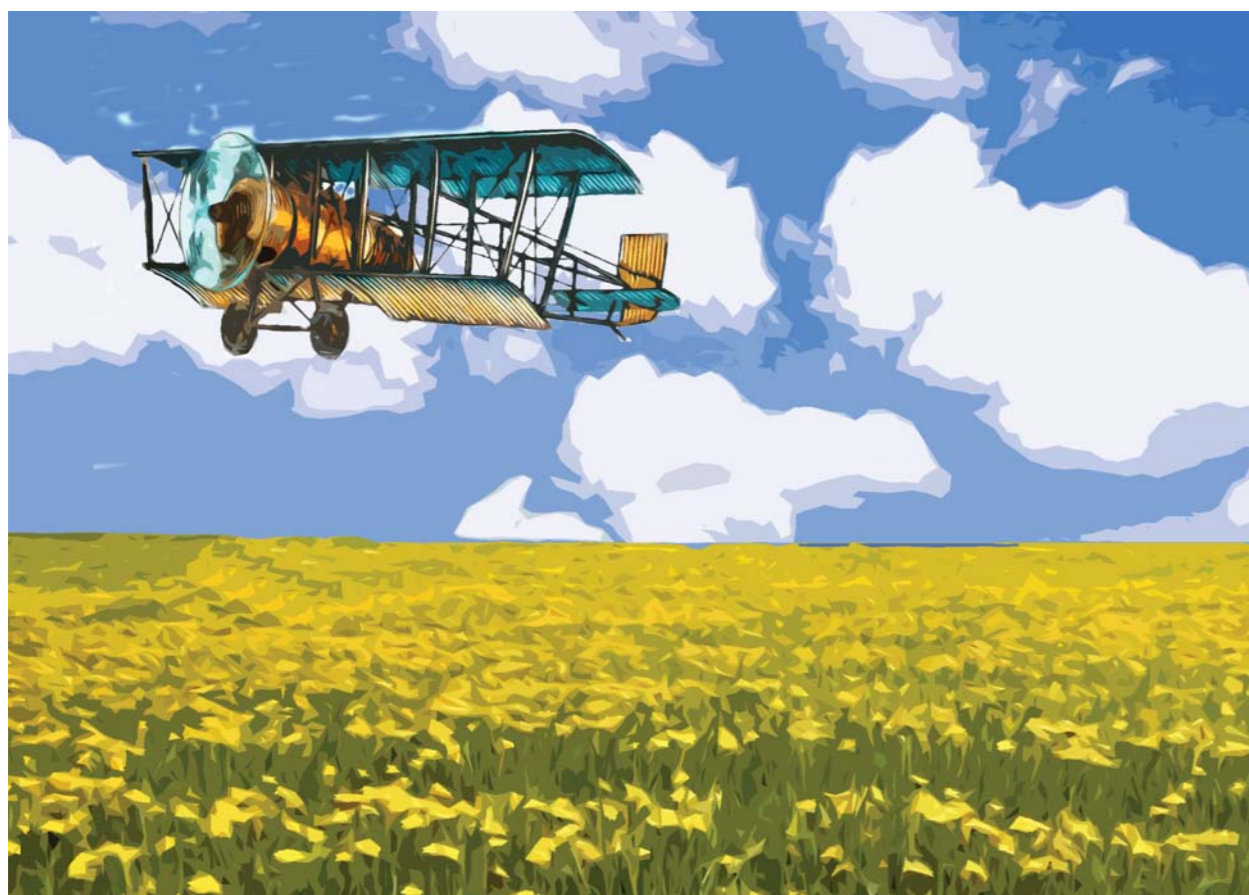
For a person, far from aviation, this name is little to say, except he was a test pilot and hero of the Soviet Union, and also one of urban districts in Dmitrov in 1988 was named in his honour.

But in the test pilots circle Makhalin's name is mentioned with especial respect.

He is considered as one of the greatest test pilots of Soviet jet aircraft of second generation. Vladimir Makhalin was the first in USSR, who overcame the double supersonic barrier, who gave a start in the sky for such iconic planes of Sukhoi as su-7 frontline fighter and su-9 interceptor.

For describing Vladimir Ilyushin's activities, you will need a special big book. For 24 years he was the chief pilot in Sukhoi design bureau. In the summer of 1959 on su-9 combat fighter mounted Ilyushin the first post-war world altitude record in the Soviet Union.

*Hero of Russia, aircraft colonel
Igor Tarelkin*



История рекордов

Вся история авиации – это история преодолений: преодоления скорости, расстояний, времени, высоты полета. Первый в мире самолет изобрел и построил русский изобретатель Александр Федорович Можайский. Это случилось в 1885 году, за двадцать лет до знаменитых полетов американцев братьев Райт. Можайский был морским офицером, а потому один из опытных его аппаратов поднял в воздух в качестве груза морской кортик.

17 декабря 1903 года братья Райт совершили четыре полета на самолете весом около 300 кг, стартовавшем с сельского пастбища. Деревянный самолет с деревянными пропеллерами во время первой попытки оторвался от земли и пролетел чуть больше 36 метров. Время полета составило 12 секунд.

В 1910 году один из пионеров русской авиации Сергей Уточкин совершал показательные полеты на самолете «Фарман» в различных уголках необъятной Российской империи. Прилетел он для выступлений и в белорусский городок Гомель. Среди многочисленных зрителей, наблюдавших за полетами, был пятнадцатилетний гимназист Павел Сухой. Авиашоу, устроенное Уточкиным, до глубины души поразило будущего талантливого авиаконструктора, именно тогда Павел Сухой решил навсегда посвятить себя небу и самолетам.

Самолеты, выпущенные из КБ (конструкторского бюро) Павла Сухого, известны в своем большинстве под индексом Су. Их ласково называют «сушками», «сухарями», «сухими». Есть и другое название у машин из КБ Сухого – Суперджет. Это уже техника будущего, опережающая свое время. Как, впрочем, и сам Павел Сухой опережал «на круг» своих современников: его идеи были на грани реального и возможного, а чаще всего – за гранью. Конструк-



тор Сухой строил самолеты, на которых были поставлены мировые рекорды высоты и скорости. На его машине Су-7 (опытный - С-1) летчик-испытатель Владимир Махалин в 1957 году превысил скорость звука (1200 километров в час) в два раза, а летчик-испытатель Владимир Ильюшин в 1959 году поднялся на высоту 28 километров 852 метра. Это были совершенно другие рекорды, отличные от тех, что установили на заре авиации братья Райт.

Но и здесь, и там от испытателей требовалось необыкновенное мужество – поднять в воздух опытную, созданную в единственном экземпляре машину, установить на ней рекорд и вернуть в целостности на землю. Конструктор вверял в руки испытателя свое детище - машину, а испытатель доверял конструктору свою жизнь. В этой уникальной связке рекорды являются результатом каждодневного обыденного труда. Потому что в такой сложной отрасли, как авиация, только рекорд может доказать, кто есть кто, только рекорд может показать, на что способна машина, а значит, и ее конструктор, и ее летчик-испытатель. Только рекорд дает самолету право на жизнь - на то, чтобы пойти в серию (в производство).

Шестьдесят лет назад Владимир Махалин летал на истребителях Су-7 (опытный С-1) и Су-9 (опытный – Т-3), а в настоящее время истребитель КБ Сухого Су-35 признан лучшим в мире. В многочисленных телерепортажах, в том числе из Сирии, этот самолет называют «хозяином неба», потому что по своим летным качествам и мощи вооружения ему нет равных. Когда Павла Сухого просили назвать самых значимых для него летчиков-испытателей, он говорил: «Два Владимира – Махалин и Ильюшин». Эти два летчика принесли в будущую копилку КБ Сухого первые мировые рекорды и первые звезды Героев Советского Союза. О них, летавших в стратосферу, и пойдет речь в нашей книге.

Владимир Махалин

Начало

Будущий летчик-испытатель Владимир Николаевич Махалин родился 2 февраля 1921 года неподалеку от подмосковного Дмитрова в маленькой деревеньке Дядьково. Отец мальчика работал машинистом паровоза на торфопроизводствах. Когда Володе исполнилось четыре года, семья осталась без кормильца. Было очень нелегко. Перебивались огородом да тем, что удавалось матери заработать в летний сезон на заготовке торфа.

В 1929 году Махалины переехали в Дмитров. В бывшем купеческом доме на Кропоткинской улице (дом Новоселовых) им выделили комнату. Учиться Владимира определили в школу №1, старейшую в Дмитрове, или, как ее называли, в «белую школу в валу». Туда же через два года пошла в первый класс сестра Владимира Тамара.

Спустя годы Тамара Николаевна Махалина (в замужестве Ефремова) закончит педагогический институт и вернется в родную школу учителем географии, где и проработает беспрерывно более сорока лет.

Володя Махалин с детских лет, как и все мальчишки той поры, грезил небом, мечтал о летной профессии, и, как многие его ровесники, обучался во всех кружках, существовавших при школе и в Дмитровском ОСОАВИАХИМе (Обществе содействия авиационному и химическому строительству) – «Ворошиловский стрелок», ПВХО (противовоздушной и химической обороны) и БГСО (Будь готов к санитарной обороне СССР).



Школа №1, в которой учился Владимир Махалин. Фото 1930-х гг.

В 1937 году Владимир Махалин окончил семилетнюю школу. Видимо, понимая, что матери будет теперь очень тяжело поднимать его и подрастающую сестру, решил, что дальше будет учиться самостоятельно. Сдав в мае выпускные экзамены за семилетку, он поступает в Московский гидрометеорологический техникум, расположенный в подмосковной Салтыковке.

Первые полгода пролетели незаметно. И хотя стипендии на жизнь не хватало, всегда можно было как-то подзаработать. Для этого студенты собирались в бригады по пять-шесть человек и по вечерам отправлялись на станцию Перово разгружать вагоны или расчищать разгрузочные рампы от угля или мусора. Тогда же Владимир поступил на учебу в Реутовский аэроклуб. С переходом на второй курс техникума существенно выросли учебные нагрузки и Махалину пришлось оставить занятия в аэроклубе.

Во время одной из своих побывок в Дмитрове Владимир подошел к начальнику Дмитровского аэроклуба Александру Моложаеву и поведал ему о своих проблемах.

- Что я могу тебе посоветовать... Решай сам, - выслушав Махалина, заметил Александр Николаевич, - но аэроклуб все-таки надо закончить. Пройдешь курс, получишь свидетельство об окончании - будет шанс летать. А люди из военных авиашкол к нам постоянно приезжают, отбирают кандидатов на учебу. Так что думай и решай.

Когда в мае 1939 года, сдав итоговые экзамены за второй курс техникума, Махалин вернулся в Дмитров, он поступил курсантом в Дмитровский филиал Московского областного аэроклуба. Вместе с ним учились Петр Худов, Анд-



Дом №83 на улице Кропоткинской, где жила семья Махалиных.



Владимир Махалин - курсант Качинской военной авиационной школы пилотов. Фото 1940 г.

рей Ефименко, Константин Аверьянов, Николай Жемаев, Михаил Рыбаков, Сергей Башилов, Иван Вострухин, Иван Николаев. Впоследствии все они стали боевыми летчиками, причем Аверьянов и Худов - Героями Советского Союза. Вскоре сбылись и слова Моложаева - из Качинской авиашколы (Крым) приехали инструкторы и выбрали кандидатов из числа курсантов Дмитровского аэроклуба, среди них оказались Владимир Махалин, дмитровчанин Андрей Ефименко и яхромчанин Сергей Башилов.

Так в марте 1940 г. Владимир Махалин оказался на берегу Черного моря. На первых порах учеба в Каче давалась с трудом: непривычные нагрузки, жесткий военный распорядок, командиры, строго спрашивавшие даже за самую малую оплошность, - все это никак не вязалось с прошлой гражданской жизнью. А когда приступили к полетам, время спрессовалось до предела.

По окончании учебы в летной школе Махалина назначили инструктором-пилотом Качинской Краснознаменной военной авиационной школы пилотов. А через полгода началась война. Из летной группы, в которой учился Махалин, уцелеют во время войны только трое - он сам, Владимир Орехов и Михаил Романенко.

Коля Чернявский и Паша Некрасов пропадут в первые, самые страшные недели и месяцы после 22 июня 41-го. Никто так и не узнает, как погибнут они: под бомбежками на аэродромах или в небе, сойдясь на своих «ишачках» И-16 в неравной схватке с «мессершмиттами».

Сергей Башилов с первых дней войны будет защищать небо Москвы.



Летная группа Качинской авиационной школы. В.Н. Махалин, командир звена Коврига, П.К. Некрасов, Н.И. Чернявский, авиамеханик Житков, С.Е. Башилов, А.Е. Ефименко, М.Г. Романенко, В.И. Орехов. Фото 1940 г.

В июле 42-го года его авиаполк перебросят на Брянский фронт, под Ливны. В один из дней того же месяца младший лейтенант Сергей Егорович Башилов не вернется с боевого задания.

Андрей Ефименко примет свой первый бой в августе 41-го над запорожскими степями. Потом будут схватки в небе над Донбассом, Харьковом, Сталинградом, в которых он собьет 8 вражеских самолетов. Будет дважды ранен, награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени. 8 мая 1943 года гвардии старший лейтенант дмитровчанин Андрей Ефремович Ефименко пропадет без вести под Курском, не вернувшись с боевого задания.

Михаил Романенко будет сражаться в небе над Брянщиной, в Прибалтике и Пруссии. Летом 1943 года его наградят орденом Красной Звезды за мужество, отвагу и мастерство, проявленные в боях, когда он сбил два вражеских самолета и еще один - лобовой атакой - обратил в бегство. После войны подполковник Романенко вернется к себе на родину в Краснодарский край в село Кучугуры.

Но вернемся в 1941 год. Из-за стремительного приближения фронта к Крыму Качинскую летную школу срочно эвакуировали вглубь страны под Саратов. Махалин, конечно, рвался в бой, писал начальству бесконечные рапорты с просьбой направить его в действующую армию, но получал в ответ постоянные отказы. Пришлось продолжать заниматься тем, чем и раньше - учить, готовить, «вывозить» новых и новых пилотов.

И только на третьем году войны Махалину удалось попасть на фронт.



Герои Днепра. Плакат братьев Семена и Степана Аладжаловых. 1943 г.

Боевое крещение

Осенью 1943 года лейтенанта Владимира Махалина командировали в действующую армию для прохождения боевой стажировки. К этому времени Махалин подготовил для фронта 62 летчика, из них 25 человек на самолет Як -76 и 37 - на УТИ-4. А самому ему пришлось воевать на 2-м Украинском фронте в составе 427-го истребительного авиационного полка. В октябре полк был переброшен в район станции Пятихатки, от имени которой получила свое название Пятихатская наступательная операция (15 октября - 23 ноября 1943 года) - одна из нескольких в битве за Днепр.

Уже через неделю после прибытия в полк Махалину удалось открыть, а затем и приумножить, свой боевой счет. Случилось это в третьем вылете. В составе шестерки истребителей («Як-7») Махалин возвращался с задания по прикрытию штурмовиков, «утюживших» вражеские позиции. Вдруг почти у самого переднего края Владимир увидел внизу крадущийся на небольшой высоте странный самолет, чем-то напоминавший наш У-2.

- Командир, смотри, цель на два часа (указателем в небе иногда служит стрелка циферблата), - передал он ведущему.

- Вижу, это «костыль» рыщет, - отозвался командир, опознавший немецкий ближний разведчик «Хеншель-126», прозванный нашими летчиками костылем. - Атакуй!

- Понял, атакую, - Махалин, резко отвернув вправо, спикировал в сторону фашиста.

Пилот «хеншеля» успел заметить свалившегося на него «яка». «Костыль»



Бой советского истребителя Як-7 с фашистскими бомбардировщиками Хейнкель-111.

завертелся, словно уж на сковороде, резко пошел на снижение, пытаясь при этом отстреливаться из заднего турельного пулемета. (Турель - вращающаяся установка для пулеметов).

- Только бы не проскочить, - склонившись к прицелу, лихорадочно прикидывал Махалин, видя, как, увеличиваясь, мечется по прицельной сетке фашист. Когда до цели оставалось метров сто, дал короткую очередь. Оставляя дымный след, пушечно-пулеметные трассы потянулись к «хеншелю» и впились в него. Через мгновение то, что осталось от «костыля», пылающими лохмотьями опустилось на землю.

- Хватка у тебя, Махалин, дай Бог, - похвалил командир эскадрильи, поздравляя Владимира с первой победой. - Костыль, скажу я тебе, добыча не из легких. Верткий, как змей, еще и бронированный. Но чтобы так, с первого захода... Я и не припомню, чтобы у кого получалось. Молодец!

Второй раз отличиться Махалину удалось буквально через сутки. Владимир, находясь в составе дежурной пары, сидел в своей машине. Вдруг в небо взвилась ракета, а с командного пункта по радио передали: «Дежурной паре на взлет!». Была поставлена задача - перехватить вражеские бомбардировщики, направлявшиеся к переправам на Днепре южнее Кременчуга.

Наши самолеты поднялись в воздух и, набрав высоту, легли на курс. Вскоре обнаружили три шестерки бомбардировщиков «Хейнкель-111». Фрицы шли нагло, без прикрытия истребителей, видимо, рассчитывали, пользуясь закатом, незаметно подобраться со стороны солнца к переправам.

«Яки» с ходу прошли сквозь боевой порядок «хейнкелей», разгоняя их огнем, нарушая строй. Вторым заходом Махалин атаковал ведущего первой шестерки. Фашист ожесточенно огрызнулся из всех пулеметов, справа и слева



Инструктор-летчик Высшей офицерской школы воздушного боя ВВС Красной Армии лейтенант Владимир Махалин, июнь 1946 г.

по Махалину били соседние машины. Прорвавшись сквозь эту огневую завесу, Владимир зашел фрицу в хвост и почти в упор, метров с пятидесяти, выпустил по нему длинную очередь из всех стволов. Из прошитых кабины и крыльев «хейнкеля» посыпались обломки и клочья обшивки. Вражеский самолет вспыхнул, кинул носом и, чадно дымя, понесся к земле.

Еще один заход, и строй противника рассыпался. «Хейнкели» в панике заматались, пытаясь развернуться на обратный курс. И после очередной атаки наших истребителей, беспорядочно отстреливаясь, ринулись наутек.

К середине ноября на счету Махалина был уже третий самолет - «мессершмитт», сбитый им в бою в группе. А ко времени окончания стажировки в летной книжке Владимира значилось 26 боевых вылетов. Это был личный вклад летчика Махалина в битву за Днепр.

В сражениях на берегах Днепра приняли участие более 2,5 миллионов воинов Красной Армии. Более 400 тысяч советских солдат разных национальностей навсегда остались в земле по обе стороны могучей реки. В результате битвы за Днепр были освобождены от нацистов многие города и села, в том числе и древний русский город Киев.

В 1945 году Владимиру Махалину вручили орден Красного Знамени. В наградном листе отмечались трудовая доблесть лейтенанта Махалина, отличная работа по подготовке 78 летчиков для фронта и героизм, проявленный на фронтах Отечественной войны.

За год до конца войны Махалина, как лучшего летчика-инструктора Качинской авиашколы, направили на ту же должность в Люберцы в Высшую офицерскую школу воздушного боя ВВС Красной Армии. Каждые два месяца очередные выпускники школы получали новые самолеты-истребители и прямо со школьного аэродрома улетали на фронт. В 1945 году школу возглавил генерал-лейтенант авиации А.С. Благовещенский.

Охота на «Сейбра»

Алексей Благовещенский был летчиком от Бога. Много лет проработал на летно-испытательной работе. До тяжелого ранения в 1945 году командовал 2-м истребительным авиационным корпусом, участвовал в Великолукской операции, прорыве блокады Ленинграда, освобождал Белоруссию, Литву и Польшу. Испытание новых самолетов стало его работой в мирное время. Возглавив в 1949 году Управление испытаний самолетов Государственного Краснознаменного научно-испытательного института (ГК НИИ ВВС), принимал участие в испытаниях реактивных самолетов, стал непосредственным участником «атаки на сверхзвук» - преодоление скорости звука. Вскоре Благовещенский предлагает Владимиру Махалину стать летчиком-испытателем под его руководством. Так в 1950 году капитан Махалин переходит на интереснейшую работу в ГК НИИ ВВС.

У него уже за плечами освоение новейшей реактивной техники - истребители Як-17 и МиГ-15. Первыми испытаниями, в которых Махалин принимал участие в феврале - марте 51-го, были испытания на штопор. Дело в том, что с массовым внедрением в ВВС Советского Союза реактивных МиГ-15 и МиГ-15УТИ со стреловидным крылом в строевых летных частях произошла целая серия катастроф из-за невыхода машины из штопора.

В ГК НИИ были проведены исследования штопора этих самолетов. После этого летчиков, принимавших в них участие, направили в войска для выполнения показательных полетов в строевых частях. Но Махалин во время работы «над штопором» стал автором новой фигуры высшего пилотажа, названной им «курды-курды». Это когда машина после резкого «кувырка» некоторое время летит хвостом вперед и затем входит в перевернутый штопор. Примерно такая же фигура позже стала выполняться на спортивных самолетах и получила название «абракадабры».

А весной 1951 года группа из четырех лучших летчиков-испытателей и 10 пилотов во главе с Благовещенским отправилась на «охоту» в Корею. Группе предстояло добыть целым новейший американский истребитель «Сейбр» (Ф-86) для последующей его транспортировки в Москву.

На Корейском полуострове шла гражданская война между северной и южной частями. Южной Корее оказали военную помощь США, а Северной – Советский Союз и Китай.

На начало боевых действий авиация США полностью захватила господство в небе над полуостровом и приступила к нанесению систематических массированных бомбовых ударов по наиболее важным промышленным и административным центрам Северной Кореи. Широко применялась ковровая бомбардировка. Американские стратегические бомбардировщики Б-29, так называемые «Суперкрепости», превращали в безжизненную пустыню целые города.

Самолет Б-29 на скорости свыше 550 км/ч на высоте 10 км мог нести более 9 тонн бомб. Именно с этих самолетов были сброшены атомные бомбы на Хиросиму и Нагасаки.

Ввод в бой над Кореей советских Мигов внес перелом в ход войны. Опасаясь окончательно потерять свое превосходство в воздухе над всей корейской тер-



Советский летчик-истребитель на МиГ-15 с северо-корейскими опознавательными знаками атакует американский бомбардировщик Б-29.

риторией, американское командование в декабре 1950 года в срочном порядке перебросило из США в Корею новейшие истребители «Сейбр» (Ф-86).

«Сейбр» кардинально изменил картину войны в воздухе. Во время первых боев с ним советские ВВС потеряли сразу три МиГ-15. Естественно, наших военных конструкторов интересовало все, что касалось нового американского истребителя: двигатели, электронное пилотажное и навигационное оборудование. Однако шанс заполучить «Сейбр» в качестве трофея пока никак не представлялся. Как правило, получив повреждения в бою, пилот уводил свой F-86 в Корейский залив, где, будучи абсолютно уверенным в службе спасения, мог покинуть самолет.

Итак, была создана группа, вошедшая в историю как «группа Благовещенского», в состав которой вошел летчик-испытатель Махалин. Прибыв в Корею, от летчиков, имевших боевой опыт встречи с «Сейбром», группа Благовещенского узнала, что посадить этот истребитель на вынужденную посадку невозможно – его скорость гораздо выше наших «мигарей». «Прежде чем посадить, - услышал Благовещенский, - вы его попробуйте догнать. У вас ничего не получится».

31 мая группа Благовещенского всем составом - 12 машин - отправилась на первое задание. В 120 километрах от своего аэродрома была обнаружена идущая без сопровождения пара Б-29. Не раздумывая, командир группы повел первую шестерку в атаку. Вместе с ведомым он обстрелял правую «Суперкрепость», по тому же бомбардировщику отстрелялась вторая пара его звена.

Следом пошла в атаку пара в главе с Махалиным. Бомбардировщик яростно отстреливался из всех своих двенадцати крупнокалиберных пулеметов. Зай-



Воздушный бой полковника Пепеляева с американским истребителем Ф-86 «Сейбр» 6 октября 1951 г. Рис. Ю. Тенсуркаева.

дя точно в хвост американцу, Махалин с большой дистанции, чтобы не попасть под ответный огонь, выпустил очередь сразу из трех пушек. Было видно, что пушечные трассы дотянулись до «Суперкрепости». Один из двигателей на правом крыле задымил, и Б-29 теряя высоту, потянул в сторону залива.

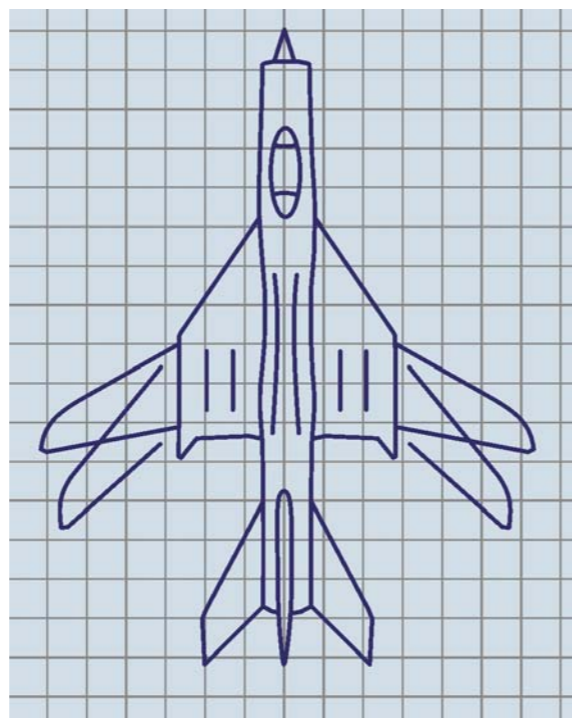
В это время на «мигарей», увлекшихся атакой бомбардировщиков, обрушилась десятка «Сейбров», шедших выше и сзади пары Б-29. Один из наших самолетов был сбит, другой получил повреждения и вышел из боя.

Сбрасывая подвесные топливные баки, «миги» попытались завязать бой с атаковавшими их группами Ф-86, но американцы боя не принимали. В это время повреждение получил еще один «миг»: ему досталось по фюзеляжу сброшенным кем-то топливным баком и чуть не оторвало хвост. Заходившего на него «Сейбра» успел перехватить Махалин и, полоснув по нему прицельной пушечной очередью, вывел из боя.

Видя, что схватка складывается совсем неудачно, группа Благовещенского вышла из боя и направилась на свой аэродром. За два дня охоты на «Сейбра» из группы погибли два летчика. Задание было отменено, а Махалина и его коллег по НИИ ВВС отправили обратно в Москву.

И хотя эта охота на «Сейбра» оказалось неудачной для группы Благовещенского, вскоре лучший ас корейской войны полковник Евгений Пепеляев смог «добыть» этот диковинный американский самолет. Машину привезли в Москву, там было принято решение построить копию «Сейбра» с отечественным двигателем. Задачу эту поставили перед авиаконструктором Павлом Сухим, но он сумел отстоять свой взгляд на новый отечественный истребитель – Сухой создал С-1, который пришлось испытывать именно Владимиру Махалину.

Павел Сухой и его КБ



В начале 50-х годов прошлого века США и Великобритания с помощью высотных самолетов-разведчиков приступили к активной разведке военных и промышленных объектов в глубине территории Советского Союза. Вражеские самолеты летали над нашими морями, Белоруссией и даже вокруг Москвы. Находившиеся на вооружении нашей авиации истребители МиГ-15 и МиГ-17 не всегда справлялись с перехватом таких реактивных нарушителей.

Возникла острая необходимость создать новый истребитель-перехватчик, способный летать со скоростью не менее 1800 км/ч на высоте не ниже 18 км, а это уже полеты в стратосферу – туда, где небо фиолетовое, озоновый слой и воздушные потоки до 300 км/ч.

К проектированию такого самолета немедленно приступило воссозданное в 1953 году Опытно-конструкторское бюро (ОКБ) Павла Осиповича Сухого. Работы шли в двух направлениях: фронтовой истребитель и перехватчик. Оба самолета, в свою очередь, так же разрабатывались в двух вариантах: один с традиционным стреловидным крылом, другой - с новым треугольным. Фронтовой истребитель со стреловидным крылом получил обозначение С-1 Стрелка, а с треугольным - Т-1. Соответственно и перехватчиков назвали: С-3 и Т-3.

На тот момент у ОКБ Сухого еще не было своих летчиков-испытателей. Поэтому для первых полетов на С-1 по договоренности из КБ Лавочкина был приглашен старый знакомый П.О. Сухого полковник-инженер Андрей Григорьевич Кочетков.

7 сентября 1955 года состоялся первый полет С-1. После этого в течение двух месяцев Кочетков выполнил на нем еще одиннадцать полетов.



Опытный самолет С-1 (серийный Су-7).

Вскоре Кочеткова отозвали обратно в КБ Лавочкина. Вместо себя он рекомендовал Сухому молодого летчика-испытателя майора Владимира Махалина. К этому времени Махалин уже успешно испытывал экспериментальную машину СМ-9 (в производстве МиГ-19), первый советский серийный сверхзвуковой истребитель. За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, в октябре 1955 года Владимир Махалин был награжден орденом Красной Звезды. А в ноябре генерал Благовещенский подпишет приказ об откомандировании майора Махалина в распоряжение ОКБ Сухого. С этим назначением пробил звездный час летчика-испытателя Владимира Махалина. Начался самый яркий и трагический этап его жизни.

Два сверхзвука Владимира Махалина

После окончательного изучения С-1 Махалин на «отлично» сдал зачеты по всем его системам заместителю главного конструктора и начальникам бригад. Перед тем, как получить разрешение на проведение полетов, Владимира пригласили на беседу к главному конструктору П.О. Сухому. 30 марта 1956 года Владимир Махалин выполнил 13-й для С-1 полет, но уже с новым двигателем, а 3 апреля 1956 года приказом Главнокомандующего ВВС Владимиру Махалину было присвоено очередное воинское звание «подполковник».

Полеты продолжались, самолет испытывали на устойчивость, управляемость, стали постепенно увеличивать и скорость. Была поставлена задача - достичь скорости в 2 Маха, проще говоря, в два сверхзвука. Как известно, число Маха (М) - это соотношение скорости тела в воздухе к скорости звука в воздухе (на определенной высоте), то есть, скорость в 1М (ок. 1200 км/ч) и есть сверхзвуковой барьер.

К двум Махам продвигались осторожно, увеличивая скорость в каждом полете на 0,1 Маха. Добрались до 1,9. По докладам летчика, самолет вел себя отлично, был послушен, на форсаже легко и быстро разогнался.

Наконец, Махалин получает задание разогнать машину до двух Махов.

Рекордный полет был назначен на 9 июня 1956 года.

Махалин взлетел, включил форсаж, набрал скорость. Все шло спокойно до тех пор, пока стрелка махметра не дошла до отметки 1,96. Внезапно словно взрыв, словно град булыжников обрушился на самолет. Летчик выключил форсаж. Разгон прекратился, прекратился и грохот. Пошел на посадку. На разборе полета доложил инженерам о непонятном явлении. Однако приборы ничего не зафиксировали. Пришлось взлететь еще раз, и опять все в точности повторилось.

Скоростные полеты пришлось прекратить и остановиться на скорости 2070 километров в час (М 1,96). Но даже эта скорость значительно превосходила ту, которую предполагали получить. Таким образом, Владимир Махалин впервые в истории отечественной авиации достиг скорости в 2000 км/час. Причем сделал это дважды за один день.

Пока в КБ разбирались с непонятным явлением, машину начали испытывать на штопор. Здесь требовались уже совсем другие скорости - минимальные, на пределе устойчивости. Предстояло проверить это летными испытаниями. Риск был, конечно, очень большой. Вдруг летчику придется катапультироваться? А самолет-то пока в единственном экземпляре.

И вот Махалин в воздухе.

Набрал высоту. Как и планировал, сбросил скорость до минимума и тренированным движением ручки ввел машину в штопор.

Один оборот, другой. И вдруг привычный свистящий гул двигателя обрывается.

- Заглох двигатель! - стараясь говорить как можно спокойнее, доложил на КП Махалин. - Иду на посадку.

Не дождавись ответа, летчик выводит машину с остановленным двигателем из штопора и разворачивает ее в сторону аэродрома. Только бы не отказали электрика и гидравлика: сажать в таком положении машину на брюхо равносильно ее уничтожению. Бесшумно, словно призрак, серебристая многотонная махина возникает над взлетно-посадочной полосой и, плавно снижаясь, мягко касается бетонной поверхности.

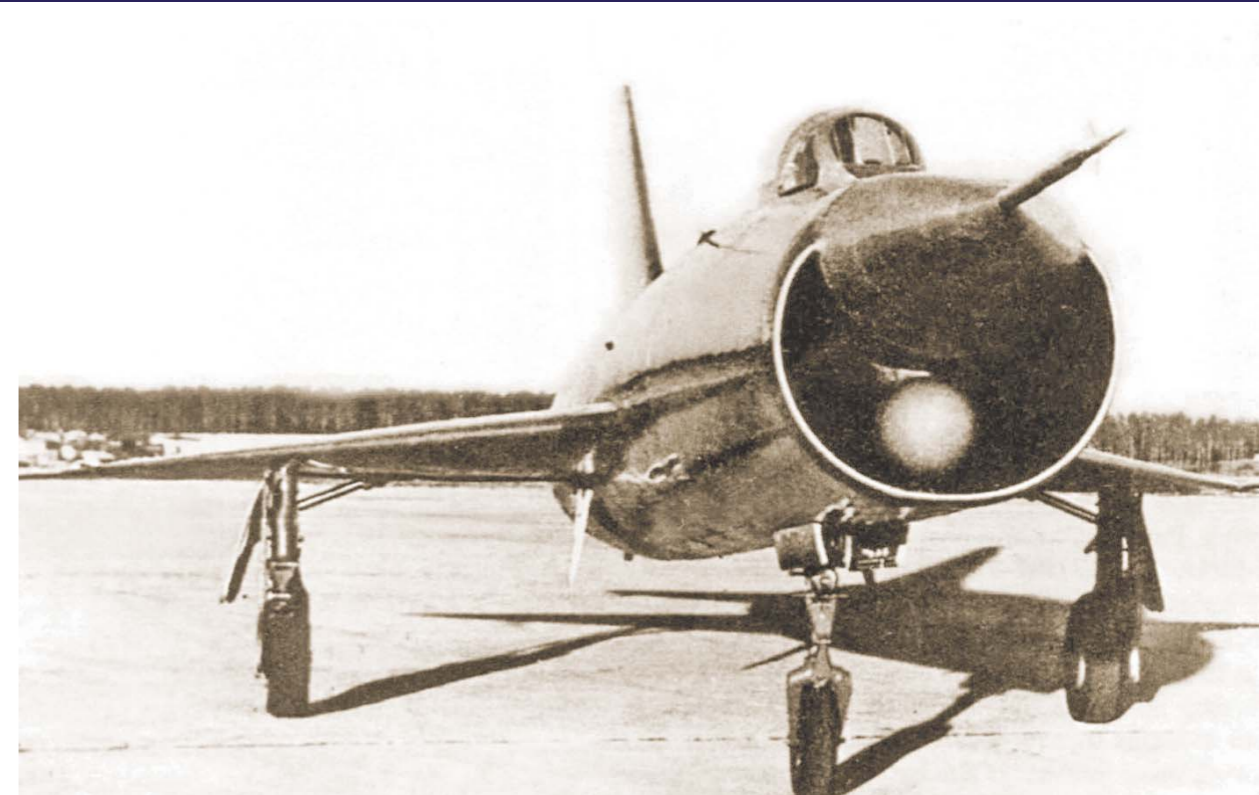
На командном пункте часть наблюдавших за посадкой разразилась бурными аплодисментами, другая - потянулась за валидолом. Машина была спасена. Таким образом, Махалин продемонстрировал не только замечательную способность экспериментального самолета входить в штопор и выходить из него, планировать с остановленным двигателем, но и собственную решимость, невзирая ни на что, до конца бороться за жизнь своей машины.

О случившемся сообщили Павлу Осиповичу Сухому.

- Передайте Владимиру Николаевичу, - распорядился Главный конструктор, - за спасение самолета я уже подписал приказ о его премировании.

Через несколько дней Махалину, наконец, удалось разогнаться до 2,03М (2170 км/ч) и наконец-то взять «второй звук». Следует отметить, что на тот момент официальный мировой рекорд скорости составлял всего 1822 км/ч. Таким образом, результат Махалина почти на 350 км/ч превышал это достижение.

После этого к Владимиру Махалину приклеилось прозвище «Мах», а по коридорам КБ и летно-испытательной станции стал гулять каламбур: «Мах махом махнул за два Маха».



Опытный истребитель-перехватчик Т-3 (Су-9).

Осенью 1956 года начались государственные испытания самолета, который получил индекс Су-7. Машина постоянно совершенствовалась, ее боевые возможности расширялись, а летные характеристики улучшались, что позволило самолету достаточно долго оставаться на вооружении многих стран. На вооружении ВВС СССР самолеты типа Су-7 оставались до середины 80-х гг.

Параллельно с работами над проектом фронтового истребителя С-1 КБ Сухого разрабатывало еще и истребитель-перехватчик Т-3 с треугольным крылом.

Сборка летного экземпляра Т-3 была закончена в марте 1956 года, а в ночь с 22 на 23 апреля самолет перевезли на аэродром ЛИИ, на летно-испытательную станцию (ЛИС) завода и приступили к наземным отработкам систем. 26 мая 1956 года Махалин выполнил на новой машине первый полет.

Спустя месяц Т-3 вместе с другим самолетом ОКБ Сухого С-1 был впервые публично показан на воздушном параде в Тушино. Через несколько дней после парада его участников вызвал министр авиационной промышленности, объявил всем благодарность и вручил ценные подарки. Владимир Махалин в подарок получил тульскую штучную двустволку - очень дорогое охотничье ружье. Будучи заядлым охотником, он был особенно рад такому призу, хотя и не догадывался, что идею отметить его такой наградой министру подсказал П.О. Сухой. Кроме того, группа конструкторов и летчиков, и Махалин в их числе, была представлена к награждению орденами.

Еще через две недели, в июле 56-го, подполковнику Махалину была присвоена квалификация «Летчик-испытатель 1-го класса».

1 сентября 1956 года, именно при выполнении задания на штопор на Т-3, Махалину выпало первому испытать, что означает остановка в полете двигателя на этом типе самолета.

Проверка на три витка в штопоре обязательна для любого самолета.



*Первый советский сверхзвуковой перехватчик Су-9 (опытный Т-3 и Т-43).
Максимальная скорость 2 230 км/ч на высоте 12 км. Допустимая высота полета -
20 км. Длина разбега 1,2 км. Вооружение: ракеты воздух-воздух.*

Махалин взлетел, набрал эшелон 10000 метров и ввел машину в правый штопор. Прокрутив его, вошел в левый. Выйдя из штопора, опять набрал 10000 метров высоты. Пошел на второй заход. И вдруг из-за срыва компрессора встал двигатель. Летчик вывел машину из штопора и в полете со снижением попытался запустить двигатель. Падать пришлось почти девять километров. Планировать на таком самолете, как говорил в свое время знаменитый испытатель Владимир Ильюшин, все равно что на утюге. Лишь с пятой попытки, когда до земли оставалось меньше тысячи метров, ему удалось запустить двигатель и благополучно посадить самолет.

Второй раз за два месяца на двух разных машинах Махалин оказывался на волоске от гибели. Второй раз перед ним вставал выбор - спасти самолет или спасаться самому. И второй раз судьба оказалась благосклонна и к нему, и к его машине. Наверное, из-за такой готовности рисковать собой ради опытной машины Павел Осипович Сухой наряду с другими качествами высоко ценил Махалина и очень тепло относился к нему.

Потом, конечно, разобрались, из-за чего в полете двигатель запустился не сразу. Оказалось, на высоте для его пуска не хватило кислорода. С тех пор на этот случай предусмотрели запас кислорода, как это делается сейчас на всех самолетах.

Как-то летчики обозвали треугольный самолет Махалина балалайкой, мол, очень похож и по внешнему виду, и вообще, только для частушек годится, а не для высшего пилотажа. Махалин пообещал доказать, что самолет спосо-

бен на многое. В следующий испытательный полет, возвращаясь на аэродром, он на высоте 50 метров выполнил замедленную «бочку». Сухому тут же сообщили, что Махалин накручивает бочки над аэродромом, тот напомнил летчику, что самолет в единственном экземпляре, и спросил:

- Владимир Николаевич, вы так в нем уверены?

На что Махалин ответил, что лучшего самолета еще не было. И это было правдой. Правда заключалась и в том, что Т-3 стал первой машиной в блистательном ряду лучших машин Сухого.

Борьба за небо - борьба за жизнь

Осенью 56-го, выйдя на службу после возвращения из отпуска, Махалин сразу же получил направление на очередное медицинское освидетельствование. Постоянный медицинский контроль и ежегодные обследования - это такая же неотъемлемая часть работы летчика-испытателя, как, собственно, и полеты. Казалось, что очередная врачебная проверка уже подошла к счастливому концу, как неожиданно его пригласил к себе в кабинет начальник отделения.

- Присаживайтесь, Владимир Николаевич, - жестом пригласил к столу Евгений Тимофеевич, - разговор у нас будет серьезный.

- Ну, вот, - тревогой сверкнуло в голове у Махалина, - чего-то накопили...

- Вы - человек не слабонервный, боевой офицер, - продолжил доктор, - поэтому ходить вокруг да около не стану. С летной работой вам придется расстаться.

- Как это, расстаться? - не понял Махалин. - В чем дело?

- А дело в том, Владимир Николаевич, что вы больны, серьезно больны. У вас лейкемия, рак крови, проще говоря. С такой болезнью вам не то что летать, вам в армии служить уже нельзя!

- И что же делать? Как жить-то дальше?

- Что делать? Просто жить. Болезнь неизлечима, но с нею можно жить. И делать надо все необходимое, что жить как можно дольше.

В госпитале Махалин провел еще две недели. После этого его выписали, вручив медицинскую книжку с заключением «К строевой службе не годен».

Новый 1957 год начался для Махалина с того, что его вернули из командировки в КБ Сухого обратно в НИИ ВВС. К этому времени генерал Благовещенский уже подписал приказ об отстранении подполковника Махалина от летной работы и представление на его увольнение из рядов Вооруженных Сил по болезни.

Незаметно наступила весна. В конце марта опять уложили в госпиталь. На этот раз для положенного перед увольнением в отставку обследования. Почти месяц, проведенный в госпитале, показался Махалину вечностью. А главное, он не мог понять, для чего его опять запаковали в госпитальную палату, когда и так все ясно.

Вечером того дня, когда Махалин вернулся из госпиталя, в квартире раздался телефонный звонок. Махалин поднял трубку.



В.Н. Махалин (пятый слева) в составе испытательной бригады истребителя-бомбардировщика Су-7Б на аэродроме ГЛИЦ, Ахтубинск. Фото кон. 1970-х гг.

- Владимир Николаевич, - раздался в трубке знакомый ровный голос Павла Осиповича Сухого, - вам не кажется, что вы засиделись без дела?

- А что с меня взять, Павел Осипович, ведь списали вчистую.

- Ну не скажите. Может быть, кто-то вас и списал, а мы так не думаем. Ваш опыт и знания ой как нам понадобятся. Вы не могли бы подъехать к нам завтра? Мы бы и обсудили все с вами.

В назначенный час Махалин появился в кабинете Сухого. Павел Осипович встретил его у дверей, тепло поздоровался, проводил к столу, предложил присесть.

За столом напротив сидел молодой майор с красивыми тонкими чертами лица, который кого-то очень напоминал Махалину. Определенно, он мог где-то его видеть.

- Не стану утруждать вас долгими прелюдиями, - сразу же приступил к делу Генеральный. - Владимир Николаевич, я хотел бы предложить вам работу в нашем КБ в должности заместителя начальника летно-испытательной станции по летной части. Вы не будете против?

- Конечно, спасибо за доверие.

- Ну, вот и великолепно. Тогда познакомьтесь, - Павел Осипович кивнул в сторону сидевшего напротив майора, - Владимир Сергеевич Ильюшин, наш новый, теперь уже штатный, летчик-испытатель. Он до недавнего времени работал испытателем на Новосибирском авиазаводе. Так что, вполне вероятно, вы уже могли встречаться. Вам теперь вместе предстоит работать над окончательной доводкой наших машин. И вам, Владимир Николаевич, на некоторое время придется стать наставником у товарища Ильюшина. Я ду-



Герои Советского Союза В.Н. Махалин и П.Д. Худов в Дмитровской школе №1 (в валу).

маю, вы не станете возражать.

Домой Махалин возвращался если не на крыльях, то в очень приподнятом настроении: он снова при деле, он все еще нужен Родине.

А дела предстояли серьезные. К испытаниям уже были подготовлены сразу две модернизированные машины на базе прототипов, испытанных Махалиным: С-2 (Су-7) и Т-43 (Су-9).

13 июля 1957 года приказом Главкома ВВС подполковник Махалин был уволен в отставку из рядов Вооруженных Сил, через десять дней его уволили и из НИИ ВВС. Как он воспринял это событие, остается только догадываться. Во всяком случае, свой военный мундир он повесил в шкаф и больше никогда ни по какому случаю не надевал. Как и не надевал своих наград.

Будучи уже Героем Советского Союза, кроме Золотой звезды он на груди ничего не носил.

В середине сентября 1957 года Владимира Махалина неожиданно вызвали в Москву. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 12 июля 1957 года Махалин за высокое летное мастерство, мужество и героизм, проявленные при испытании новой сверхзвуковой авиационной техники, был награжден орденом Ленина.

Вдвойне приятно было и то, что эту награду он получал в Кремле вместе с Павлом Осиповичем Сухим, который тем же указом Президиума Верховного Совета был удостоен звания Герой Социалистического Труда за выдающиеся заслуги в области создания новых образцов авиационной техники.

Однако вскоре наградная феерия продолжилась. Получая орден из рук Председателя Президиума Верховного Совета СССР, легендарного красного



*Герой Советского Союза,
Заслуженный
летчик-испытатель СССР
Владимир Сергеевич Ильюшин.
Голубой огонек, 1967 г.*

маршала Климента Ефремовича Ворошилова, Махалин еще не знал, что 16 сентября подписан другой указ, которым ему за высокое летное мастерство, отвагу и героизм, проявленные при испытании самолетов-истребителей со сверхзвуковыми скоростями и новых видов вооружения, было присвоено звание Герой Советского Союза с вручением ордена Ленина.

Так что 4 ноября он опять отправился в Кремль.

Ворошилов, полтора месяца назад уже награждавший Махалина, видимо не успел его забыть.

- Да я смотрю, ты в Кремль за наградами как на работу ходишь, - пошутил он, вручая звезду Героя, и добавил, видя смущенную улыбку награждаемого. - Будет за что, хоть каждый день приезжай, настоящим героям нам награда не жалко.

Последующие восемь лет, проведенные в должности заместителя начальника летно-испытательной станции, Махалину пришлось жить, что называется, на два дома. Причем львиную долю этого времени приходилось проводить на испытаниях в бесчисленных многомесячных командировках на аэродроме Владимировка в Астраханской области.

Связано это было с тем, что 1 июля 1957 года для расширения фронта испытаний было принято решение о создании так называемой «экспедиции» - филиала летно-испытательной станции КБ во Владимировке.

Так что сразу же после вступления в должность Махалину пришлось включиться в работу по организации филиала. А это - ни мало, ни много, а целый аэродромный цех, предназначенный для подготовки и выполнения летных испытаний, состоящий из службы подготовки производства, производственной, аэродромно-технической и летной служб.

Активно формировалась и летно-испытательная служба КБ Сухого, возглавляемая Владимиром Махалиным.



*Авиаконструктор Ильюшин
Сергей Владимирович (1894-
1977), трижды Герой
Социалистического Труда,
разработчик самого массового
самолета в мире - штурмовика
Ил-2, на котором воевал
Константин Аверьянов.*

Полет в стратосферу Рекорд Владимира Ильюшина

Теперь об Ильюшине. Если Владимир Махалин был в ОКБ Сухого самым первым, то его тезка, Владимир Ильюшин, был самым «знаковым» испытателем. За время работы в ОКБ Сухого он поднял впервые в воздух и испытал 12 опытных самолетов - от Су-9 до Су-27.

Владимир Сергеевич Ильюшин родился 31 марта 1927 года в Москве.

Его отцом был авиаконструктор, создатель легендарного штурмовика Ил-2, организатор и многолетний руководитель одного из наиболее известных в мире конструкторских бюро Сергей Владимирович Ильюшин. На самолетах Ильюшина летал легендарный летчик Константин Аверьянов.

Владимир ушел из школы после восьми классов и поступил на работу мотористом на Центральный аэродром столицы на самолет ПО-2, на котором по подмосковным аэродромам летал знаменитый летчик-испытатель Герой Советского Союза Владимир Коккинаки, работавший испытателем у Ильюшина-старшего. Коккинаки и выпустил Владимира в первый самостоятельный полет. Случилось это в 1943 году.

Параллельно Владимир сдал на подготовительных курсах Московского авиационного института экзамены за девятый класс, на аналогичных курсах академии имени Жуковского - за десятый, куда и поступил в 1945 году.

Закончив обучение в аэроклубе, Ильюшин в военном училище летчиков в Балашове сдал экстерном летную практику и навигацию. И уже в 1950-м году полетел на своем первом реактивном самолете - Як-17.

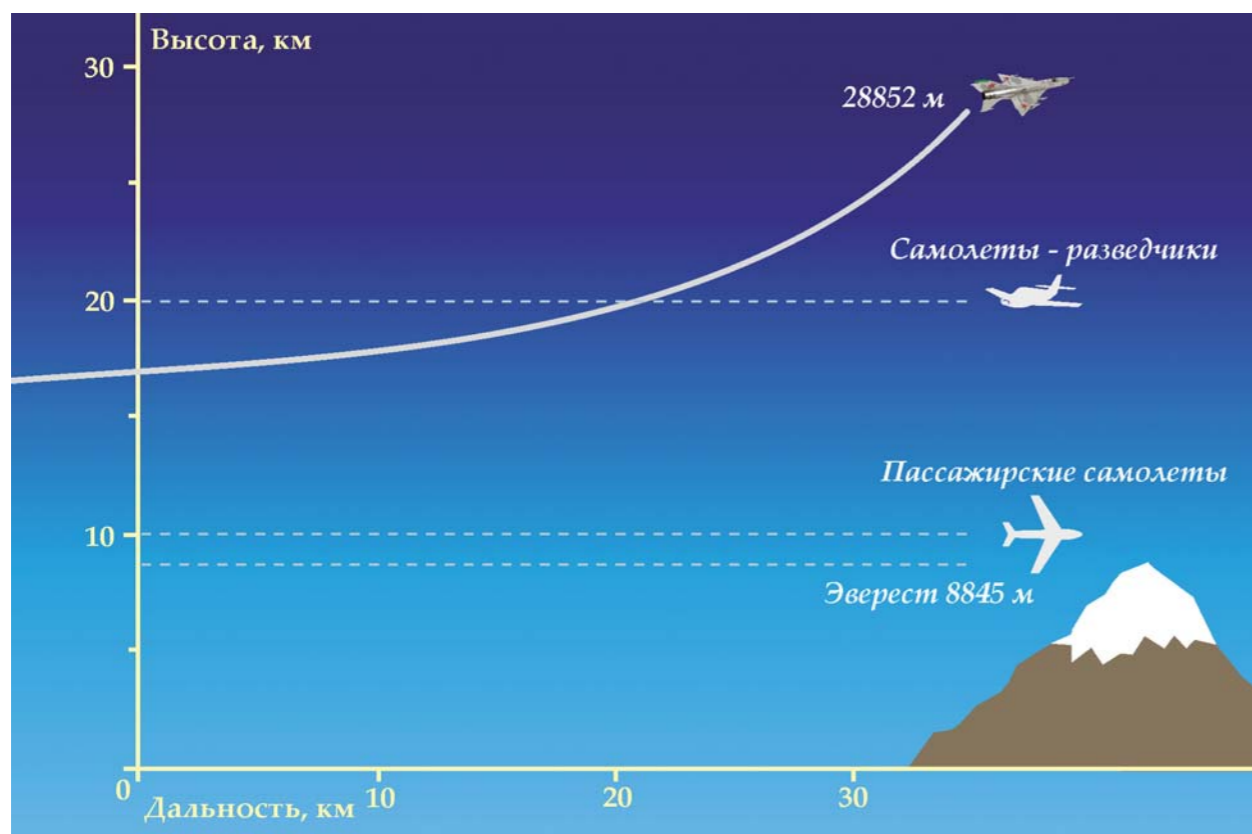


Схема установления мирового рекорда высоты летчиком-испытателем Владимиром Ильюшиным.



Истребитель-перехватчик Су-11. Максимальная скорость 2 340 км/ч на высоте 12 км. Допустимая высота полета 18 км. Вооружение: ракеты «воздух-воздух».

Дальше была Школа летчиков-испытателей (ШЛИ), слушатели которой имели возможность в отведенное на учебу время поработать на серийных авиазаводах. Ильюшин побывал в Куйбышеве, потом - в Новосибирске, где сдавал приемщикам по два десятка МИГ-17 в месяц. Там он поднял и испытал головную серийную машину МИГ-17Ф.

Когда в 1956 году начались проблемы со здоровьем у Махалина, Павел Осипович Сухой предложил Ильюшину продолжить испытания опытных С-1 и С-2 со стреловидными крыльями и модификаций будущего серийного Су-9 (Т-3, Т-43 и др.). Уже в октябре 1957 года с подмосковного испытательного аэродрома «Раменское» Ильюшин поднял в воздух Т-43, а через 14 месяцев выполнил первый полет на Т-47-3 (серийный Су-11).

Испытания проходили очень сложно. Вскоре с Ильюшиным на этом прототипе (Су-9) случилось то же самое, что и с Махалиным двумя годами ранее. 5 апреля во втором полете после установки нового двигателя АЛ-7Ф-1, на высоте 20 км и удалении 110 км от аэродрома произошел помпажный срыв компрессора. Двигатель встал и больше не запустился. Машина падала со скоростью 50 м/сек. Ильюшин смог перевести машину в планирование, справиться со скоростью и посадить самолет на аэродром. Помня рассказы Махалина о том, как все происходило с ним 1 сентября 56-го, Владимир Ильюшин применил нестандартный прием, выполнив два выравнивания, одно из которых совершил задолго до подхода к взлетно-посадочной полосе. Это, видимо, и решило исход полета.

Это была первая безмоторная посадка на Т-3. Ильюшин потом рассказал, что планировать с такой высоты на таком самолете - все равно что планиро-

вать на утюге. Когда друзья спросили летчика, когда он окончательно поверил, что посадит самолет, Ильюшин ответил: «Только тогда, когда остановился после пробега». Нештатные ситуации были для Ильюшина частью его работы: загорался двигатель, разрушалось хвостовое оперение, ломались приборы, но всякий раз он старался справиться с возникшей в полете проблемой и сберечь машину. Именно во внштатных ситуациях проявляются и профессиональные, и человеческие качества летчика-испытателя.

Главным в своей профессии Ильюшин считал умение бороться со страхом. Без этого качества летчик, если не уйдет из испытателей, то рано или поздно разобьется. Хотя разбивались и самые мужественные летчики-испытатели. «Сколько наших мальчиков поселилось на кладбище в Жуковском», - с горечью отмечал Владимир Ильюшин. Профессия такая - без потерь пока невозможная.

Сам Ильюшин за свою летную жизнь поднимался в небо 6420 раз, провел в воздухе 4152 часа 25 минут (173 дня), летал на самолетах и вертолетах 145 типов и модификаций, установил два мировых рекорда.

Первый из них был поставлен летом 1959 года. Тогда Владимир Ильюшин на прототипе Су-9 (Т-43) полетел в стратосферу, забрался на 28 852 метра и превысил рекорд американцев на 949 метров. Он увидел удивительное фиолетовое небо стратосферы, висевшее над ним в зените, и потом несколько раз рисовал его в своих картинах.

В 1960 году впервые испытанный Махалиным и доведенный Ильюшиным прототип Т-3 был принят на вооружение как всепогодный истребитель-перехватчик, являющийся составной частью единого комплекса перехвата, под



*Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель
СССР Владимир Сергеевич Ильюшин.*

индексом Су-9. А 5 октября 1960 года Президиум Верховного Совета СССР присвоил Владимиру Ильюшину звание Героя Советского Союза «за успешные испытания новой авиационной техники и проявленные при этом мужество и героизм». В том же году Ильюшин попал в автомобильную аварию - в его машину лоб в лоб врезался автомобиль, управляемый пьяным водителем. Заключение врачей было безжалостным: он не сможет не только летать, но и ходить.

О своей работе Владимир Ильюшин говорил, что «летчик - не просто профессия, это склад души и ума. Летчик, переставший летать, все рав-

но не становится бывшим. Он становится не летающим сегодня. Наша профессия - вечная». Ильюшин так верил, что сможет снова летать (ведь летал же безногий Маресьев), что ни дня не сомневался в своем возвращении.

И вернулся. Лечение в Китае и железная воля летчика сделали свое дело. Вскоре в медицинской книжке Ильюшина появилась запись «Годеи к летной работе летчиком-испытателем без ограничений».

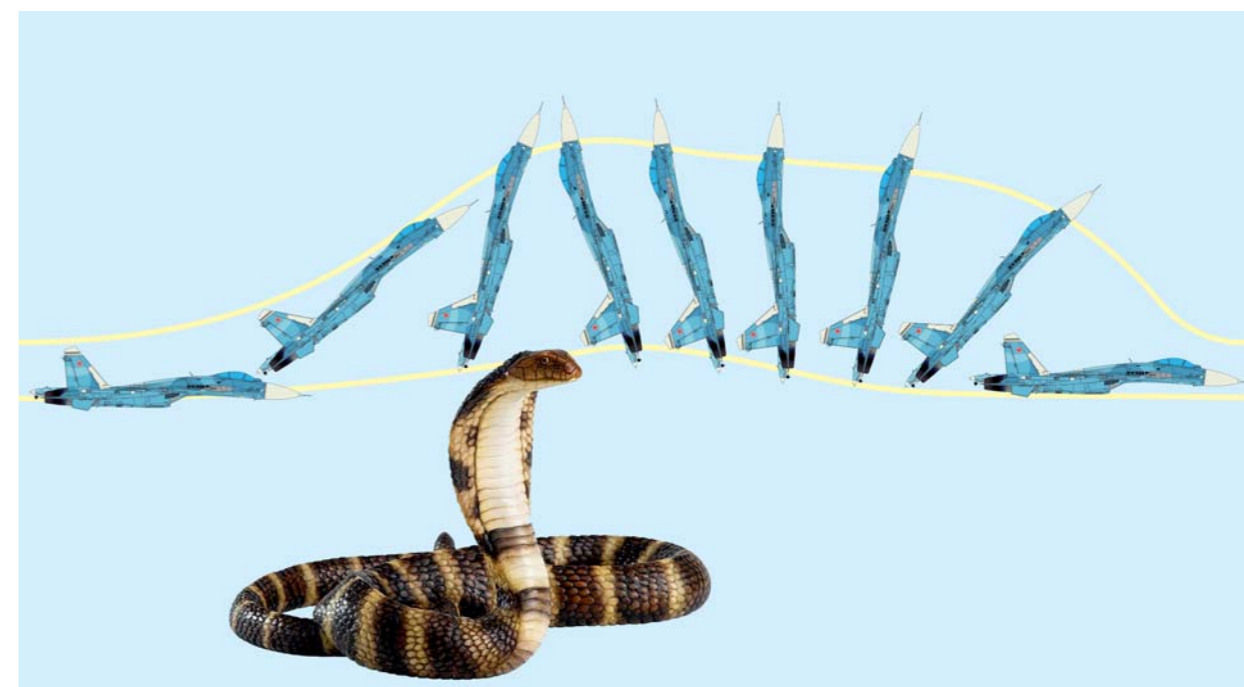
Вернувшись в профессию, Ильюшин в 1961 году на Т-43-1 (прототипе Су-9) устанавливает еще один мировой рекорд - высоты горизонтального полета 21,17 км.

Вообще, 1961 год был успешным годом для отечественной авиации и космонавтики. 12 апреля Юрий Гагарин стал первым человеком в мире, совершившим полет в космос. А летом 1961 года, впервые за последние пять лет, руководством страны было принято провести грандиозный воздушный парад в Тушино.

На параде, помимо других новинок советской военной авиации планировалась первая публичная демонстрация экспериментальной машины Сухого, на подготовку которой сроки определили очень жесткие. Владимиру Махалину, как и всем сотрудникам лётно-испытательной станции, приходилось сутками не выходить из стационарного ангара.

Труд был не напрасным: 9 июля летчик-испытатель Евгений Соловьев провёл в парадном строю над Тушинским аэродромом экспериментальный Т-47-8 (будущий перехватчик Су-11).

В январе 1962 года комплекс перехвата под обозначением Су-11-8М был принят на вооружение. Он стал первым в СССР комплексом с самонаводящимися ракетами, способными перехватывать воздушные цели на высотах от 5 до 23 км, летящие со скоростью до 1600 км/ч и находящиеся на удалении до 23 км.



Фигура высшего пилотажа «кобра».

Затем были перехватчик Су-15 и Су-17 - первый в стране истребитель с изменяемой в полете стреловидностью крыла. Затем - фронтовой бомбардировщик Су-24, способный прорываться к цели на сверхмалых высотах в режиме огибания рельефа местности.

Но одной из самых любимых машин Владимира Ильюшина стала так называемая «сотка» (из-за веса в 104 тонны) или Т-4 - ударно-разведывательный бомбардировщик-ракетоносец.

В период работы над этой машиной были зарегистрированы около 600 изобретений. Ни до, ни после в СССР не было самолета, в котором было воплощено такое количество новаторских идей. Активно использованы титановые сплавы, нержавеющая и конструкционная сталь. Это была машина будущего 21 века.

При максимальной взлетной массе в 114 тонн самолет имел крейсерскую скорость 3000 км/ч и максимальную - 3200 км/ч, мог забираться на высоту в 25 км. Дальность полета достигала 7000 км.

Первый полет машины состоялся 22 августа 1972 года. Т-4 в воздух подняли Владимир Ильюшин и штурман Николай Алферов.

Однако в серию машина не пошла, в декабре 1975 года ЦК КПСС и Совет министров СССР прекратили все работы по суховскому Т-4, сосредоточив все силы и средства на создании самолета ТУ-160.

Ильюшин считал это решение преступлением. Последней его машиной стал истребитель четвертого поколения Су-27, первый полет которого состоялся в 1977 году. Именно на этой машине была выполнена фигура высшего пилотажа «кобра», когда поведение самолета очень похоже на стойку кобры перед атакой. Самолет летит некоторое время хвостом вперед, после чего быстро возвращается в горизонтальное положение.

Владимир Ильюшин еще долго трудился в авиации, до последних дней отдавая весь свой опыт и знания молодым летчикам-испытателям.

В 2010 году Владимир Ильюшин скончался.



Введенская гора в Очеве у кладбища, где похоронен Владимир Махалин.

Летчики не погибают, они просто улетают.

В 1965-м году Владимир Махалин вынужден был оставить работу на летно-испытательной станции. Восемь лет работы, изнуряющей нервно и физически, не прошли бесследно. Даже несмотря на то, что каждый год на несколько недель Владимир Николаевич ложился на лечение в Боткинскую больницу, организм уже не справлялся с нагрузками. И в 65-м болезнь дала о себе знать особенно серьезно. Естественно, о прежней работе речи уже быть не могло.

Тогда П.О. Сухой предложил Махалину должность инженера-конструктора непосредственно в КБ. Случай сам по себе уникальный. Ведь у Махалина не было не то что высшего, а сколь-нибудь законченного инженерного образования. Только самообразование и многолетний опыт.

И это абсолютно не выглядит признанием былых заслуг, зная щепетильность Сухого и его высочайшие требования к профессиональным качествам своих сотрудников. Просто Павел Осипович был абсолютно уверен в Махалине как в инженере-практике, доверяя ему весьма ответственную конструкторскую работу. Более того, в 1969 году бывшего летчика-испытателя назначили ведущим конструктором, а спустя три года он вырос до начальника сектора посадочных устройств. И работал в этой должности вплоть до ухода на пенсию в 1980 году.



Мемориальная доска В.Н. Махалина на здании гимназии «Логос».

Выйдя на пенсию, Владимир Махалин большую часть времени проводил в Дядькове, поселившись в небольшом доме, неподалеку от матери. В Москву навещался крайне неохотно, по самой крайней необходимости, в основном, для лечения. До последнего своего часа Владимир Махалин сохранял мужество и присутствие духа. Вконец измученный болезнью, он находил в себе силы шутить, поддерживать своих соседей по больничной палате. Но 30 октября изнурительная, длившаяся четверть века схватка со смертельным недугом закончилась. Владимира Махалина не стало.

В четырех километрах севернее села Орудьева, подле Введенского озера раскинулся известный с конца 16 века погост Черная Грязь. Погост пересекает дорога, называвшая со стародавних времен Кашинским трактом. Справа от нее на поросшем могучими соснами холме возвышается Введенская церковь села Очево.

У подножия холма расположено небольшое сельское кладбище. На этом кладбище 1 ноября 1983 года и похоронили Владимира Махалина. Похоронили неподалеку от тех мест, где он родился и рос.

Но жизнь продолжается. Летным делом деда теперь занимается его внук - летчик Алексей Махалин, пилот Специального летного отряда «Россия» при Администрации Президента Российской Федерации.

Жизнь продолжается.

А вместе с ней продолжает жить и память о Владимире Махалине и Ильюшине, о людях удивительной, высокой и трудной судьбы.

О людях, стремившихся в небо и отдавших небу всю свою жизнь.

СЕРИЯ КНИГ «ЧИТАЙ И СМОТРИ»

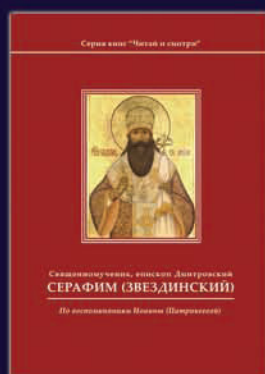


Книга 1 Аркадий Зюзин «Непобеждённый»

Рекомендуем посмотреть!

Документально-художественный фильм «Баллада о непобежденном», (2017 г.)
Образовательный проект «Берега».
Режиссер: Сергей Буров.

Художественный фильм
«В бой идут одни «старики», (1973 г.)
Режиссер: Леонид Быков.



Книга 2 «Священномученик епископ Дмитровский Серафим (Звездинский)»

Рекомендуем посмотреть!

Документальный фильм
«Крестоношение.
Священномученик Серафим
(Звездинский) епископ
Дмитровский» (2013 г.)
Образовательный телеканал
«Радость моя».

Документальный фильм
«Иоанна – милость Божия» (2011 г.)
Режиссер: Виктория Казарина.



Книга 3 Аркадий Зюзин «Первые в созвездии СУ»

Рекомендуем посмотреть!

Документальный фильм
«Су-7. Прорыв в будущее.» (2007 г.)
Студия ОКБ Сухого
Режиссер: Сергей Барсуков.

Документальный фильм
«ОКБ Сухого. Вчера. Сегодня.
Завтра.» (2005 г.)
Студия ОКБ Сухого
Режиссер: Василий Чигинский.

Художественный фильм
«Им покоряется небо» (1963 г.)
Режиссер: Татьяна Лиознова.



Наши книги и рекомендованные киноленты - союзники школы и семьи в воспитании подрастающего поколения в любви к городу, краю, стране, традициям и культуре своей великой Родины.

© Образовательный проект «Берега»
Авторы проекта Ирина Дядченко, Юлия Васечко
Литературный редактор Ирина Пятилетова
Корректор Мария Лобанова
При финансовой поддержке Компании «Дёке Экструджн»

Москва - 2017

