

## **НЕ ГОВОРИТЬ, НО ДЕЙСТВОВАТЬ!**

***Геннадий Ашотович Амирьянц,  
доктор технических наук***

*В июне 2015 года исполняется 91 год со дня рождения летчика-испытателя Летно-исследовательского института В.М.Пронякина. «Добродетель служит сама себе наградой; человек превосходит добродетель, когда служит и не получает награды» – эти слова Козьмы Пруткова, умевшего «зреть в корень», – о таких людях, как Пронякин, и великих, и неприметных одновременно, легендарных среди профессионалов и малоизвестных широкому кругу...*



**Заслуженный летчик-испытатель СССР  
Владимир Михайлович Пронякин, 1964 год**

Нет ничего проще и естественнее благодарности, и нет ничего более низменного и гнусного, чем неблагодарность. И об этом вспоминается, когда думаешь о судьбе Заслуженного летчика-испытателя СССР Владимира Михайловича Пронякина, о его участии в мощном рывке в развитии отечественной авиации в 50-80-е годы. О нем я писал в своих книгах, но совершенно недостаточно: такие люди достойны отдельного и подробного рассказа.

Рязанский паренек Володя Пронякин познакомился с ребятами из подольского аэроклуба перед самой войной, когда учился в московском железнодорожном техникуме. (Родился он 16 июня 1924 года в поселке Мурмино на Рязанщине и с 1925 жил в Рязани, где в 1938 окончил 7 классов средней школы.) Тогда его увлечение небом ограничилось одним прыжком с парашютом. В октябре 40-го юноша поступил в метростроевский аэроклуб, приписав себе один год. Аэроклуб этот он закончил на родине, в Рязанской области, в августе 41-го. Туда с началом войны перевели аэроклуб с аэродрома в Малых Вяземах, под Голицыным – его уже постоянно бомбили немцы. После этого, в сентябре 1941 года парня направили в Армавирскую военную школу летчиков, которую по ходу войны эвакуиро-

вали сначала в Красноводск, а потом в Фергану, где он и закончил ее в 1944-м.



**В.М.Пронякин**

– Начинать я в Армавире, в 41 году, – рассказывал мне Владимир Михайлович. – Когда немец подошел к Ростову, мы эвакуировались в Красноводск, а потом, когда Ростов освободили, вернулись обратно. Затем мы эвакуировались во второй раз, в 42-м году, так я попал в Фергану.

Потом был Карельский фронт. Воевал в истребительном авиационном полку, нёс боевые дежурства в Заполярье – на истребителе Як-9. Говорил об этом Владимир Михайлович, как почти и обо всем остальном в своей жизни, очень сдержанно. Воевать-то пришлось недолго: в основном перегоняли самолеты. Однажды его с товарищами направили в Москву получать новые машины. Облетали их – и война закончилась. Остались служить в Подмоскovie – в строевых частях Московского военного округа. В Сейме в

48-м переучивались на реактивные самолеты Як-15. Кирпичная взлетно-посадочная полоса аэродрома недалеко от Серпухова, на котором они базировались, была плохого качества, и их перевели в Кубинку. Тогда в дивизии в Кубинке один полк летал на Як-15, другой – на МиГ-15, и третий (его полк) – на Ла-15. Самолеты эти пришли туда в основном перед майским парадом 1949 года. Главным недостатком самолета Як-15 было малое количество топлива. Продолжительность полёта по заданию на парад составляла 32 минуты, а топлива хватало всего на 34 минуты. Для экономии горючего самолеты буксировали на взлетную полосу автомобили «Додж». Потому летчикам после парада приходилось садиться вне родного аэродрома в Кубинке: первая эскадрилья приземлялась в Теплом Стане, вторая – в Астафьеве, третья – в Перхушкове. Бывало, садились и без топлива уже.



**Курсант Армавирской военной школы летчиков, г. Фергана, 1944 год. Истребитель Як-9**

«На Ла-15, – рассказывал Владимир Михайлович, – стоял двигатель РД-500 (на основе английского двигателя «Дервент»), а на МиГ-15 – РД-45 (на основе английского же двигателя «Нин»), который вскоре заменили на более совершенный двигатель ВК-1. На Ла-15 обороты двигателя составляли 14,5 тысяч в минуту, и с ним были большие неприятности. Сразу после майского парада начались войсковые испытания самолета, в которых погиб один летчик, а другой сел на вынужденную. Перед парадом, посвященным Дню Воздушного Флота, выпрыгнул еще один летчик – всё из-за отказа двигателя...»



**Младший лейтенант Владимир Пронякин. Истребитель Ла-15**

У Пронякина на Ла-15 во время захода на посадку при выпуске закрылков на малой высоте один закрылок не вышел. Самолет мгновенно оказался «на спине». Чтобы прекратить вращение, летчик поставил тумблер «на уборку» и уже ручкой управления вывел самолет в нормальный по-

лет. Получилась полная «бочка». Как выяснилось на земле, тяга закрылка была прихвачена замерзшей водой, попавшей в полость крыла.

«Закончился парад, – продолжал Владимир Михайлович, – через пару дней разбился командир полка Александр Павлович Шишкин, Герой Советского Союза, сбивший в войну 20 вражеских самолетов. После этого на самолетах Ла-15 в Кубинке не летали уже, их там «списали» и куда-то переправили. МиГ-15 оказался надежнее и стал широко известным. Кстати, на МиГ-15, в отличие от Ла-15, поначалу бустеров не было. Они появились потом. На МиГ-15 мы преодолевали скорость звука на несколько соток числа М в пикировании с большой высоты при работе двигателей на максимальном режиме (форсажа на МиГ-15 не было). Но это было уже позже, в ЛИИ, где первыми скорость звука достигли, по-моему, Юганов, Тютюрев, Анохин...»



**Лейтенант Владимир Пронякин. Истребитель МиГ-15**

В 1950 году при подготовке к первомайскому параду произошла необычная, обидная история. Командир эскадрильи в разговоре с летчиками вдруг заявил, что он любому из них в воздушном бою зайдет в хвост. Летчики в «противники» ему выдвинули лучшего – Владимира Пронякина. На глазах у всех командир эскадрильи воздушный бой проиграл. На земле он, раздосадованный, заявил, что «это – случайность». Пронякин спокойно предложил: «Если хочешь, давай попробуем еще раз». Командир, отказавшись от «боя», вновь оказался морально «битым». Отличный летчик, он, к сожалению, оказался злопамятным человеком. Через некоторое время Пронякин вынужден был обратиться к нему с просьбой: выделить на полчаса служебный автомобиль – для встречи на железнодорожной станции, находившейся в нескольких километрах от аэродрома, приехавших из Рязани своей матери и трехлетнего сына.



**С боевыми товарищами. Кубинка**



**Лейтенант Пронякин на отдыхе в Феодосии, после воздушного парада, 1949 год  
На отдыхе в Алушке 7 лет спустя – с В.П.Смирновым и женой, Зоей Андреевной**

(Сын, кстати сказать, эту историю мне и рассказал, со слов своего отца.) Полеты в тот злополучный день уже закончились, когда летчик пришел к командиру эскадрильи домой получить разрешение отлучиться на несчастные полчаса. (В те строгие времена это было служебной нормой.) Но командир в резкой форме запретил подчиненному отлучаться – ни на минуту. А когда подчиненный повторил свою просьбу, ссылаясь на то, что встретить беспомощных родных больше некому, командир, человек солидного телосложения, грубо стал выталкивать его. Владимир Пронякин, росший в юности в боевом железнодорожном рабочем районе, занимавшийся многими видами спорта – и боксом в том числе, – вынужден был дать отпор красному командиру, не только старшему по званию, но и дружившему с войны еще с самим Василием Сталиным. Ослушавшись старшего, летчик пошел пешком на станцию – встретить заждавшихся родных. История получила огласку. Начальник штаба дивизии подполковник Ромашков, узнавший подоплеку случившегося ЧП, получив новое назначение, хотел забрать Владимира Пронякина в свою часть. Но сделать этого ему не дали, и из армии летчику пришлось демобилизоваться.

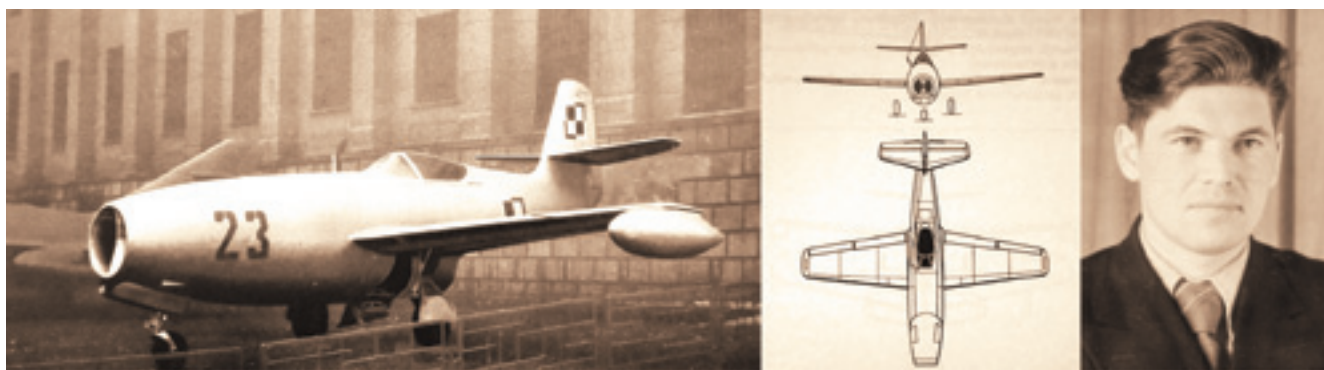
Так, в мае 1950 года Владимир Пронякин оказался с молодой семьей в родной Рязани. Здесь находился завод, выпускавший планеры. Знакомые заводские летчики подсказали ему, как можно выйти на Министерство авиационной промышленности и легендарного летчика-испытателя М.М.Громова, который возглавлял Управление летной службы министерства. Выслушав историю с увольнением из армии, Громов, человек, не терпевший и малейшую несправедливость, не придал услышанному, казалось, никакого значения. Посмотрев представленные документы молодого летчика и, по обыкновению своему, внимательно побеседовав с ним, Громов направил Пронякина в Школу летчиков-испытателей для проверки техники пилотирования. Инструктор ШЛИ, летчик-испытатель ЛИИ Виктор Елисевиич Бойко, слетав с ним, сказал, что «этого летчика ему учить нечему».

После этой проверки Громов сразу предложил летчику поехать работать заводским испытателем в Комсомольск-на-Амуре, где выпускали МиГ-15. Это было редкое и очень большое доверие. Вскоре выяснилось, что есть возможность поработать прежде на тбилисском заводе, где выпускали новую для Пронякина машину Як-23 (развитие самолетов Як-15 и Як-17). Так в сентябре 1950 года он оказался с семьей в Тбилиси.

Утверждая назначение, Громов сказал Пронякину: «Поедешь в Тбилиси!». И добавил, улыбаясь: «Начальником летной службы там работает Фокин. Он тоже хорошо драться умеет».

Замечательный наставник Павел Ульянович Фокин прошел школу репрессий и заключения. Ровесник Чкалова, друживший с ним и много рассказывавший о нем, Фокин сразу предупредил новобранца: «Пока не научишься делать «площадки», будешь выполнять тренировочные полеты!» «Площадки», сопровождавшиеся записью параметров строго выдерживаемого полета, требовали особого мастерства. Пронякин сразу, без тренировки сделал «площадку». При этом недостаточно было только его опыта полетов в строю. Мастерству нового летчика (которое сам он оценивал как «ничего особенного») удивились и Фокин, и другие его коллеги.

Тем не менее, многоопытный Фокин сказал потом: «Будешь тренироваться в полетах, пока не научишься «делать скороподъемность!»». Но на запланированный полет на скороподъемность Пронякин не попал: простыл, выполняя обычное задание. В жаркий сентябрьский день, мокрый в



**Летчик-испытатель Тбилисского авиационного завода В.М.Пронякин. Истребитель Як-23**



**Летчики-испытатели ЛИИ В.М.Пронякин, П.И.Казьмин: обсуждение полетного задания с ведущим инженером. Истребитель МиГ-17**

теплой куртке, он полетел проверить условия промораживания негерметичной кабины. В течение часа на большой высоте он пролетал в кабине, температура в которой была минус 26 градусов. Полетевший на скороподъемность другой заводской летчик справился с заданием лишь со второго раза. Следующий полет на скороподъемность на высоту 10 км Пронякин выполнил с первого раза.

Однажды на завод приехала военная комиссия. Готовившемуся к полету Пронякину позвонил Фокин и дал указание после полетного задания выполнить над аэродромом фигуры высшего пилотажа. Во время пилотажа после выхода из пикирования на большой скорости двигатель самолета разрушился. Развернувшись за счет скорости в сторону ВПП, лётчик пошел на посадку с отказавшим двигателем. Посадка осложнялась наличием препятствий в начале и конце полосы, поэтому полной уверенности в благополучном завершении полета не было. Однако удалось точно попасть на ВПП и даже за счет инерции зарулить в сторону стоянки. После полета опять позвонил Фокин и сказал: «Хотя ты и нормально посадил самолёт, строгий выговор тебе для начала, чтобы не верил всяким указаниям, а руководствовался записями в полётном листе». Выговор он позже снял, но урок был преподнесён убедительный.

Словом, испытания, проходившие и с разрушением сырых двигателей, и с другими отказами, пошли настолько успешно в целом, что Фокин сказал вскоре: «Ты у меня работать не будешь, ты будешь работать в Летно-исследовательском институте – ЛИИ!»

Он решил просить Громова перевести Пронякина в эту «Мекку испытателей». Когда в марте 1951 года на тбилисском заводе закончили выпускать Як-23, Фокин в очередную командировку в Москву взял с собой Пронякина. Вместе они пошли к Михаилу Михайловичу. Громов согласился с доводами Фокина о целесообразности перевода Пронякина (с мая 1951 года) в ЛИИ, но сказал молодому летчику: «Пока в ЛИИ тебе делать нечего. Поезжай на месяц в город Комсомольск – там много работы и требуются летчики!» Получилось так, что числился Пронякин в Тбилиси еще, оформлялся переводом в ЛИИ, а летал – в Комсомольске. Трудился он там три с половиной напряженных месяца, в течение которых выполнил 174 полета! Валом шли самолеты МиГ-15, и хватало опасных осложнений. Однажды

сразу после взлета отказал двигатель. Летчик сумел посадить машину за полосой. Перетащили ее на аэродром, неисправности не обнаружили, но двигатель заменили. В следующем полете всё повторилось: и новый двигатель «обрезало», и летчик опять сел без тяги в «чистое», картофельное поле, которое, как он говорил, улыбаясь, хорошо вспахал. Дефект обнаружили в топливной системе самолета...

По результатам трехмесячной работы директор завода К.Н.Беляк предлагал Пронякину перейти на завод – старшим летчиком-испытателем. Но в это время его перевод в ЛИИ уже был оформлен.

Первая испытательная работа в качестве летчика-испытателя Летно-исследовательского института (начавшаяся в сентябре 1951 и продолжавшаяся больше четверти века – до сентября 1978 года!) – была связана с фотографированием. Объективно и эта, первоначальная испытательная работа была совсем не простой.

– Это – необычная работа! Картография и съемки с воздуха требовали строгого выдерживания площадок... – заметил я в нашей беседе с Владимиром Михайловичем.

– Действительно, фотографирование местности – это сложная работа. – согласился летчик. – Но я говорю не о фотографировании местности, а о фотографировании других, рядом летящих самолетов, например, – катапультирования с других самолетов. Мне это было относительно просто, потому что строю я летал много, и для меня эта работа была привычной.

Потом я работал вместе с ведущим инженером Владимиром Грачевым и летал уже по серьезным программам, такой, к примеру, как определение аэродинамического сопротивления и максимальной подъемной силы – на самолете МиГ-15.

– Значит, выходили и на большие углы атаки? И до сваливания доходило?

– Да. Это было непростое испытание. Пару раз при выходе на отрицательную перегрузку кто-то «запарывал» даже двигатели машины. Режимов много давали, старались побыстрее вывести...

– Доходило и до штопора?

– По-разному бывало...

В 1952 году Пронякина вновь вызвали в Комсомольск – помогать заводским летчикам. На этот раз он трудился там в феврале-марте и выполнил 90 полетов! Памятными для

летчика были и другие, более поздние работы на заводе, в частности, перегоночные полеты в 1958 году самолетов Су-7 из Комсомольска в Москву (над вечно горевшей, безлюдной тайгой). Эти полеты через всю страну на самолете с далеко не идеальными посадочными и иными характеристиками, с малым запасом топлива требовали от летчика безупречного мастерства навигатора и готовности совершить посадку в самых сложных условиях. Владимир Михайлович с улыбкой вспоминал, что, бывало, и в Иркутске, и в Омске, и еще где-то, на аэродромах с короткой полосой парашют тормозной, как на зло, выпустить не удавалось, а в ЛИИ с его огромной полосой он выпускался безотказно...

В 1952-м году вместе с П.И.Казьминим Пронякин выполнил в ЛИИ большую программу прочностных испытаний самолета МиГ-17, который они получили в Куйбышеве и перенесли в ЛИИ. На этом самолете в полете на высоте 5000 метров обнаружился какие-то странные, неприятные звуки, которых не было у того же самолета, выпускаемого на головном для этой машины заводе в Горьком. Никак не могли понять природу этих звуков. Обклеили фюзеляж шелковинками, фотографировали характер его обтекания, но не могли понять, в чем дело. Потом кто-то из инженеров обратил внимание на то, что дренажная трубка из расходного бака у самолета Горьковского завода – прямая, а у самолета Куйбышевского завода – не прямая, загнутая. Выпрямили эту трубку, и противные звуки пропали...

В том же, сверхнапряженном 1952-м году начались «экзотические» испытания по дозаправке в воздухе. По этой программе летали П.И.Казьмин, В.А.Комаров, С.Ф.Машковский – на МиГ-15. И к этой работе в числе лучших летчиков подключили молодого Пронякина. Это неслучайно – у некоторых весьма опытных летчиков, например, у Ф.Ф.Опадчего и М.Л.Галлая при отработке дозаправки на тяжелом самолете М-4 возникли немалые осложнения. «У всех по-разному получалось, – говорил Владимир Михайлович. – Иногда и штанги заправочные ломали. Поначалу и я помучился. Подходил к заправщику метра на полтора, а конус – болтается! Потом только понял, что надо добиваться контакта сходу, на догоне, метров с десяти дистанции – тогда конус не успевал уйти в сторону. Когда понял это, стал выпускать тормозные щитки, пристраивался на десяти метрах и убирал щитки! Мне никто этого не подсказал, но после этого всё стало просто».

Пронякин вместе с А.П.Богородским отработывали систему дозаправки на фронтовом бомбардировщике Ил-28 применительно также к стратегическому бомбардировщику М-4. Пронякин же летал дублером по аналогичной программе на боевой машине МиГ-19 – в 1956-57 годах. «Летчик фирмы, – смущаясь, вспоминал Владимир Михайлович и назвал известную фамилию, – программу отлетал, но ни разу не смог сконтактироваться. Ведущий от ЛИИ И.И.Шелест сказал мне: «Лети! Только не делай с первого раза! А то неудобно будет...» Мог сконтактироваться и с первого раза, но сделал – со второй попытки в первом же полете...»

– В чем всё же сложность дозаправки? Почему у многих опытных летчиков она не получалась? Отсутствие смелости? Опыта специфического – полетов в строю? В чем тонкость? – спрашивал я летчика.

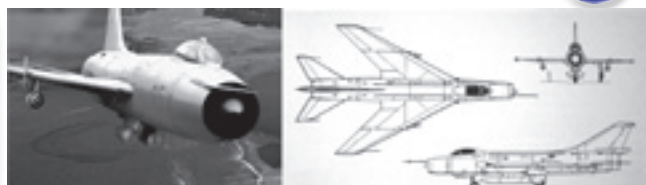
– В общем-то особой смелости и не требовалось, – говорил он. – Должна быть соответствующая подготовка, да, в полетах строем. Поняв, что поначалу надо пристроиться чуть дальше и потом уже быстро «догонять», я спокойно делал за пару минут столько контактирований, сколько надо.



*На отдыхе: с друзьями М.П.Киржаевым, Ю.А.Гарнаевым, Феодосия, 1966 год*

Особое значение имели исследования на истребителе МиГ-17 валежки и реверса элеронов. Проверяли машины на пикировании до скорости 1030 – 1040 летом и 1050 – 1060 км/ч – зимой. Принимали те машины, у которых потребное для балансировки отклонение ручки не превышало одной трети ее полного хода. Обнаружилось, что, если валежка начиналась, то ее невозможно было устранить даже полным отклонением ручки. Оставалось только тормозиться и выходить из пикирования. Это были специальные испытания, а вот в не менее опасный реверс элеронов летчики попадали поначалу случайно – при некотором превышении скорости... На самолете МиГ-17 Владимир Михайлович выполнил 75 испытательных полетов во время своей третьей командировки в Комсомольск в августе-октябре 1954 года – по программе, подготовленной ЛИИ.

Всегда были (и остаются) особо сложными и опасными испытания на штопор. На них специализируются обычно очень немногие летчики, обостренно чувствующие малейшие особенности поведения и самых строптивых машин, не теряющие самообладания и в самые напряженные минуты полета. На самолете МиГ-19 Пронякин летал на штопор по особой программе – с замедленной переключкой стабилизатора. Обычно в то время в ЛИИ такие специфические работы выполняли Я.И.Верников, А.А.Щербаков... («Кому повезет», – скромно отшучивался Владимир Михайлович). На этот раз Верников выполнил один полет, но ведущим по программе был Пронякин, а его дублером Султан Амет-хан. Основная сложность испытаний заключалась не только в том, что стабилизатор переключивался медленно. Но по заданию надо было отклонять стабилизатор еще и с запаздыванием, имитируя возможную ошибку пилота. Даже такой мастер, как Амет-хан, в одном из полетов вывел машину из штопора, сделав около восьми витков. Но в конце концов программа была успешно выполнена... Со смешанным чувством (то ли удовлетворения, то ли недовольства, наоборот) Владимир Михайлович говорил потом: «Три года – одни штопора, одни штопора!»



**А.А.Щербаков и В.М.Пронякин.  
Истребитель МиГ-19**

– Я читал, что у Вас довольно много забот было связано с двигателями: испытания двигателей на истребителях, испытания опытных двигателей на летающей лаборатории Ту-16ЛЛ, исследования отказов в работе двигателей пассажирских и транспортных самолетов...

– Да нет, немного было забот... – скромно отозвался летчик.

Особенно тесно в начале своей испытательной работы Пронякин был связан с ОКБ П.О.Сухого. Когда заболел старший летчик ОКБ В.Н.Махалин, который поднимал опытную машину Т-3 (будущий самолет Су-9), продолжил ее испытания Владимир Михайлович. Он же в июле 1957 года поднимал вторую опытную машину Т-3, а также проводил испытания машины С-1, будущего не менее знаменитого самолета Су-7. Эту работу он выполнял параллельно с летчиком-испытателем из ГК НИИ ВВС.

Тогда Пронякин не раз встречался с Павлом Осиповичем Сухим. «Разговор у нас был простой, – рассказывал Владимир Михайлович. – Он предлагал мне перейти на их фирму. Я отказался. Сказал, что согласен работать прикомандированным, поскольку доволен хорошей работой в ЛИИ. Я к тому же сомневался, пойдут ли эти самолеты

**Истребитель Су-7**

в серию. У них было не очень хорошо с двигателями. Кроме того, КБ было лишено “запасного аэродрома” – тяжелых машин, на которые летчики-истребители могли бы переходить (как в ЛИИ) после ограничения по здоровью. Словом, терять ЛИИ не хотелось: обратно возврата могло и не быть. Сухой часто болел. Даже когда на показ к нам приезжал Н.С.Хрущев, Павел Осипович отсутствовал – КБ представлял его заместитель...»

Судя по всему, у Владимира Михайловича были основания пожалеть потом о своем отказе. Будущий шеф-пилот ОКБ В.С.Ильюшин в то время работал еще в ЛИИ, потом некоторое время они с Пронякиным трудились бок о бок в ОКБ. «Правильно ли я понял, – спрашивал я Владимира Михайловича, – что, в сущности, Павел Осипович Сухой приглашал Вас с тем, чтобы сделать, в конце концов, старшим летчиком фирмы?» «Наверное», – отвечал летчик...

О Пронякине до сих пор очень тепло и признательно вспоминают на заводе в Комсомольске-на-Амуре. Он уже не был прикомандирован к ОКБ Сухого, когда ему пришлось поднимать там первую (в марте 1958 года) и вторую серийные машины Су-7. Длина полосы составляла всего 1600 метров, а пробег без парашюта – те же 1600 метров. То есть,



**Испытатели; третий ряд, слева: М.Л.Галлай, В.М.Пронякин, И.М.Сухомлин...**



**Генеральный конструктор П.О.Сухой**

в расчете на посадку требовалась абсолютная точность. Военная приемка выставляла устное требование: сесть без парашюта, причем заходя с неблагоприятной стороны – от города. Летчик не возражал – настаивая (и памятуя уроки своего учителя Фокина) на соответствующей записи в полетном листе. Военные отказывались, опасаясь нежелательных последствий при вполне возможных осложнениях. Однажды в полете на потолок на второй машине отказали топливомеры. Летчик оказался без информации о количестве топлива и вынужден был заходить на посадку как раз со стороны города. Расчет оказался точным, но...

не вышел парашют! Летчик выключил двигатель и остановился за 300 метров до конца полосы!.. Так само собой оказалось выполненным непростое требование военных. На первой и второй машинах Владимир Михайлович совершил 16 полетов. В одном из них при разгоне до числа  $M=1,8$  возникли небольшие вибрации. Летчик сумел «разглядеть» опасность, задание прекратил и предотвратил большую беду: после посадки, при гонке двигателей на земле, конус воздухозаборника отвалился...

В мае 1958 года Пронякин прибыл в Новосибирск поднимать первую серийную машину Су-9. Аэродром заводской ремонтировали: полоса была укороченной и узкой. Надо было взлететь с нее и перелететь на аэродром ГВФ в Толмачево. Фирма направила в Новосибирск своего летчика, но заводское руководство не согласилось доверить сложную работу этому летчику и пригласило Пронякина. Закончив испытания первой серийной машины в Толмачеве, Владимир Михайлович перегнал ее в ЛИИ, а потом летал на ней также в НИИ ВВС во Владимирове.



**Истребитель Су-9**

На следующий, 1959-й год, летчик выполнил одну из своих самых знаменитых работ на самолете Су-7 с лыжным шасси, предназначенным для взлета... с обычного грунта и посадки на него. Соображения по применению столь экзотического шасси были самые привлекательные: взлетать с неподготовленных, земляных полос. Еще до этого В.С.Ильюшин перегнал эту машину в Кировское, под Феодосией. Он вы-

полнил там несколько рулежек на лыжном шасси, но не взлетел. Вскоре он уехал в отпуск, и продолжил эту совершенно необычную работу, по его предложению, летчик ЛИИ Пронякин. Сложность состояла в том, помимо прочего, что под лыжу набивалась сухая земля. И иногда было невозможно даже стронуться. Если такое случалось под одной из лыж, неминуем был опасный разворот самолета. Если удавалось стронуться с места без разворота, летчик, решив взлетать, оставался в неведении: оторвется машина или не оторвется, долго будет разбегаться или недолго, хватит ли взлетной дистанции.



**Истребитель-бомбардировщик Су-7БКЛ. Колесно-лыжное шасси Су-7БКЛ – успешное развитие варианта лыжного шасси, испытанного В.М.Пронякиным**

(Между прочим, в ЦАГИ тогда был создан один из первых, весьма примитивных, по нынешним понятиям, но очень полезных тогда для летчиков тренажеров на основе аналоговой техники.) После того, как Пронякин взлетел в первый раз (в августе 59-го года), такой взлет (и на форсажном режиме, и даже на максимальном) уже особой сложности для него не представлял. Но в первый раз все было крайне напряженно.

– Наверное, совершенно необыкновенная работа – это взлет и посадка на грунт самолета на лыжном шасси? – спрашивал я летчика. – Такую работу выполняли совсем немногие летчики. А Вы выполнили ее впервые, насколько я знаю? В чем ее сложность? Наверное, это большие ударные нагрузки, особенно на посадке. Трудность страгивания?

– Знаете, на посадке – это ничего особенного. А вот на взлете сложностей хватало. Образовывались какие-то валы земли под лыжами. И иногда было невозможно стронуться. Поначалу хотели поливать грунт водой для уменьшения трения, но приноровились и без этого...

Однажды неровность послужила своеобразным трамплином, самолет оторвался, но скорость его была еще недостаточной, и он грохнулся о землю с большой перегрузкой. Удар был столь сильным, что годы спустя летчик говорил сыну: «Внутри меня всё оборвалось!»



**Истребитель МиГ-21. Летчик-испытатель В.М.Пронякин, 1960-е годы**



**На торжествах в ОКБ имени П.О.Сухого, посвященных 50-летию запуска в серийное производство истребителя Су-7; сидят: 4-й и 6-й слева В.М.Пронякин, М.П.Симонов**

Испытания продолжили зимой, в Луховицах, на Су-9, когда их стали строить на 30-м заводе. Почему-то даже в связи с этой, уникальной и поныне работой имени Пронякина не нашлось достойного места в историографии хотя бы ОКБ Сухого. А ведь на «боевом счету» летчика и другие самолеты этой фирмы, такие, как С-2-2, С-21, Т-43, Т-47, С-22, С-23... На торжествах в ОКБ Сухого весной 2006 года, посвященных 50-летию запуска в серийное производство самолета Су-7, к самому почетному гостю, статному и красивому даже в старости Владимиру Пронякину подошла писательница Л.М.Кузьмина, биограф П.О.Сухого, и сказала, что хочет писать о летчике. Он ответил: «Раньше надо было писать...»

(За два года до того согрели душу старого летчика строки благодарного письма из Комсомольска-на-Амуре от Генерального и Технического директоров ОАО «КНААПО им. Гагарина» В.И.Меркулова и А.И.Пекарша: «Уважаемый Владимир Михайлович!

Коллектив Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения имени Ю.А. Гагарина сердечно поздравляет Вас с 80-летием со дня рождения.

Нам памятен и дорог тот мартовский день 1958 года, когда Вы, Владимир Михайлович, совершили первый вылет с аэродрома «Дземги» серийного самолета Су-7, изготовленного авиастроителями Комсомольска-на-Амуре.

Вы дали путевку в жизнь всему семейству самолетов с маркой «Су»,

выпускаемых КНААПО совместно с ОКБ «Сухого» вот уже 48 лет.

Желаем Вам, дорогой Владимир Михайлович, доброго здоровья, бодрости на многие годы, семейного благополучия.)

В начале 1960-го Пронякин стал инструктором в Школе летчиков-испытателей (оставаясь в штате ЛИИ и выполнив в 1960 и 1961 годах большую, специфичную программу испытаний самолетов Як-30 и Як-32). В числе его учеников в Школе были замечательные впоследствии испытатели Н.Е.Кульчицкий, О.В.Дружинин, А.М.Целков...



**На добрую память о совместной работе в Комсомольске-на-Амуре**





## Учебный и спортивный самолет Як-30

Вскоре после ухода из Школы по состоянию здоровья Владимир Михайлович какое-то время летал уже только на тяжелых самолетах (не лишним оказалось его давнее предвидение). В частности, вместе с С.Н.Анохиным, В.Ф.Хаповым, М.П.Киржаевым он участвовал в полетах на невесомость на самолетах Ту-104 и Ту-16. На том же самолете Ту-16 были и другие, весьма сложные работы. Например, это уже упоминавшиеся полеты на летающей лаборатории Ту-16ЛЛ по программе исследований двигателей, в том числе и жидкостных ракетных двигателей космических аппаратов в невесомости. (Не случайно Пронякина удостоили звания Заслуженного испытателя космической техники.) Другая сложная программа на Ту-16 была связана с подготовкой к отработке дозаправки в воздухе оригинальным способом – «с крыла на крыло». По одному из заданий надо было пристроиться к впереди идущему «танкеру» Ту-16 на дистанции всего 20 метров! Многие летали по этой программе, – вспоминал Пронякин. – Первым полетел Н.И.Нуждин. А я летал фотографировать их. Они подошли не ближе 150 метров. После этого полетел В.Д.Плаксин с В.Ф.Хаповым. Опять я фотографировал. Опять – подошли на метров 100 с лишним – не ближе! Мне предложили: «Полетишь?» «Полечу!» Полетели мы с Ильиным Василием Никандровичем. И подошли – на сколько надо. Оба предыдущих экипажа пытались решить поставленную задачу на догоне, постоянно уменьшая дистанцию. А я подошел рядом, сбоку, опустился вниз и снизу стал подходить. Если меня начинало валить куда-то, я прекращал и начинал всё сначала. В такой момент, когда никуда не валило, я шел «симметрично»...

О том, что подобные полеты явно не из простых и небезопасных, напоминала печальная история гибели экипажа Ту-134 при его столкновении с Ту-22М. Согласно исследованиям, которые были проведены тогда в ЦАГИ, оказалось, что при определенном взаимном положении

самолеты как бы «притягивались» друг к другу под действием аэродинамических сил.

– Там причина была в том, – тихо сказал по этому поводу Владимир Михайлович, – что экипаж Ту-134 хотел перейти с одной стороны на другую – для фотографирования. Но надо было вначале отстать, снизиться и потом переходить...



**В кругу испытателей: В.М.Пронякин сидит 4-й слева**

В начале 60-х годов после катастрофы первого советского реактивного пассажирского самолета Ту-104 особую остроту приобрела проблема сваливания при полете на больших углах атаки этого самолета, а также аналогичного военного варианта самолета Ту-16. К весьма сложной работе были привлечены летчики-испытатели ЛИИ и ОКБ А.Н.Туполева, в частности, С.Н.Анохин, В.А.Комаров, В.М.Пронякин, В.Ф.Ковалев, а также лучшие инженерные силы. В летных исследованиях были получены основательные результаты при намеренном вводе самолета в режим сваливания и сделаны важные практические выводы об определенной зоне неустойчивости самолета, а также о мерах по предотвращению раннего сваливания и выводу из него.

Испытатели впервые обследовали в полете на самолете Ту-16 так называемую «ложку» – характерный изгиб кривой зависимости момента тангажа от подъемной силы самолета. «Ложка» была обнаружена вначале при испытаниях модели самолета в аэродинамической трубе. Явление это отнюдь не безопасное, оно свидетельствует о потере продольной устойчивости самолета. Но меру его опасности, усугубившейся другими негативными явлениями, можно было оценить лишь в полете.



**Дозаправка в полете самолетов Ту-16**



### Самолеты Ту-16 и Ту-104

– Там «раннее» сваливание было связано, кажется, со «всплыванием» элеронов, с неблагоприятным влиянием упругих деформаций конструкции на характеристики сваливания... – спросил я Владимира Михайловича

– Насчет раннего сваливания ничего не скажу...

– Но вы на большие углы атаки выходили?

– Да. Любой самолет выйдет на сваливание, если выйти на критические углы атаки.

– Но там это сваливание наступило раньше, на меньших углах атаки, чем предсказывалось результатами испытаний в аэродинамических трубах...

– Мы сорвались однажды. Повалило нас чуть ли не на спину... Ну, вывели мы... С большим трудом. Оказалось, что у нас помимо замка сорвало одну ногу шасси. У нас получилась тряска на выводе... Потом мы уменьшили скорость и потихоньку пошли на посадку. Шасси довыпустили, дожали, и стойки встали на замок. Задание было, вроде как, серьезным, а выпустили нас в плохую погоду: план, «давай-давай!». Запасной аэродром нам дали – Куйбышев. А задание мы выполняли где-то в районе Касимова – недалеко от нас.

В разговоре со мной Владимир Михайлович отметил лишь такую деталь: в процессе вывода самолета из сваливания он потерял около 9000 метров высоты, а «вышел» на высоте 500 метров. Причем вначале выводил командир, человек более именитый, и он сказал «правому», своему давнему товарищу: «Володя, я не могу! Выводи ты!» Помимо прочего, от летчика требовались богатырские чисто физические усилия. После того памятного полета в 1961 году впервые Пронякин вместе с командиром был представлен к званию Героя Советского Союза. Но у командира вскоре на глазах у министра П.В.Дементьева случился «прокол» при посадке другого самолета, и готовое уже представление на обоих летчиков «отставили». В очередной раз Пронякина готовились представить к званию Героя в 1998 году. Опять помешали «ходу дела» – и на этот раз – внешние обстоятельства, никак не связанные с личностью летчика Пронякина и его очевидными всем заслугами.

Основная часть испытательной работы Пронякина была выполнена на истребителях. Но к нему нередко приходил советоваться по чисто профессиональным вопросам сосед по дому, летавший на тяжелых машинах



Испытатели. Третий слева: В.М.Пронякин

выдающийся туполевский летчик-испытатель Ю.Т.Алашеев. Об этом вспоминали сын и дочь Пронякиных, авиационные инженеры.



**Поздравления от соратников в день 50-летия. В.М.Пронякин, И.П.Волк и В.П.Васин, А.В.Федотов и В.М.Пронякин**

Мало кто оставил столь чистый и заметный след – и в небе, и на земле, как их отец. Настоящий, природно одаренный профессионал, великолепно знавший и чувствовавший технику, помнивший всё и вся, Владимир Михайлович щедро делился своим опытом со всеми. В 1960-1962 был лётчиком-инструктором Школы летчиков-испытателей – ШЛИ и до 1997 работал в ШЛИ и ЛИИ инженером-методистом.



**Летчик-испытатель Я.И.Верников. Самолеты Як-30 на воздушном параде 1961 года в Тушине пилотируют: ведущий – Я.И.Верников, слева – В.М.Пронякин, Ю.В.Петров, справа – О.В.Гудков, И.С.Григорьев**

Немногословный, искренний и скромный, он, как мало кто другой, был окружен добрым отношением коллег. Немногие среди них заслужили такое почитание, и это при том, что выдающийся летчик-испытатель Яков Ильич Верников говорил о нем уважительно: «Молчун». Он-то хорошо знал, что одним из жизненных принципов Владимира Михайловича было: «Не говорить, но действовать». Кстати, и Верников активно звал Пронякина на ильюшинскую фирму, когда возглавлял лётно-испытательную службу ОКБ С.В.Ильюшина. Но Владимир Михайлович оставался верным ЛИИ.

Так или иначе, но в 1978 году по решению медицинской комиссии Пронякин вынужден был уйти с лётной работы. Мало кому довелось выполнить столько и столь разнообразных лётных испытаний – самых разных машин. Общий его налет в испытательных, главным образом, полетах составил 6191 час 54 минуты! Притом испытывал он в основном истребители. Впечатляющий список освоенных Владимиром Михайловичем самолетов завершил пассажирский сверхзвуковой Ту-144.



**Поздравления от соратников в день 50-летия. П.А.Кондратьев, В.М.Пронякин и И.П.Волк. В.М.Пронякин, В.П.Смирнов и В.А.Комаров**

Неоднократно, в самых разных обстоятельствах, когда у кого-то что-то не получалось (и в ОКБ, и в ЛИИ, и на заводах), вспоминали и призывали на помощь надежного, хладнокровного и умелого – безаварийного Пронякина. Не случайно многие годы Владимир Михайлович призван был выполнять ответственную обязанность летчика-инспектора Министерства авиационной промышленности, которому доверялась периодическая лётная проверка всех летчиков МАП. Но, как говорил еще Никколо Паганини: «Способным завидуют, талантливым вредят, гениальным мстят».

Петр Иванович Казьмин, человек строгий в своих оценках, не раз говорил мне о естественном достоинстве, мужестве и совершенно очевидном высшем мастерстве летчика Пронякина. На печальном прощании с Владимиром Михайловичем 90-летний Казьмин, удостоенный незадолго до того звания Героя России, назвал Пронякина дважды Героем Советского Союза...

Однажды на виду у всех летчиков Пронякина обнял Громов. С Громовым, человеком весьма сдержанным, чопорным даже, такого не бывало, и Владимира Михайловича спросили: «К чему бы это?» А он скромно ответил: «Просто он ставил меня в пример...»

Многим Пронякин напоминал самого Громова: и серьезностью своего отношения к уникальной профессии, и своим обликом. «Атлет, красавец, а как летает – можно и не говорить!» Эти слова о Пронякине – светлого человека и талантливого ученого ЛИИ Анатолия Ивановича Квашнина. Меня самого во время наших разговоров с Владимиром Михайловичем не покидало ощущение, что он во многом – истинное олицетворение лучших традиций старого русского офицерства, хотя давно уже он был штатским человеком. Владимир Михайлович несомненно знал цену сделанного собой, знал



**Летчики-испытатели В.М.Пронякин, М.М.Громов**



об общем уважении к себе и никогда не заговорил бы об ином вознаграждении, если бы эту неблагодарную тему не затронул я.

Я спросил его: «Владимир Михайлович, как могло случиться, что при стольких очевидных для всех заслугах (особенно на фоне некоторых современных скороспелых Героев) Вы остались без Звезды? Это вызывает общее удивление!». Я помнил, конечно, что Наполеон I, учреждая орден Почетного легиона, иронично говорил: «Этими жалкими побрякушками можно управлять людьми!». Мне хотелось понять, что думает об этом столь сильный, гордый и независимый человек, как Пронякин.

– Я не знаю, какое возможно объяснение, – сказал Владимир Михайлович. – Это надо было бы спросить у нашего летного начальника, покойного Юрия Николаевича Гринева...

С ним у Владимира Михайловича были прекрасные отношения. Но – до тех пор, пока молчаливый и бесконфликтный Пронякин, по настойчивому поручению и от имени летчиков ЛИИ, не обратился к их «царю и богу» Ю.Н.Гриневу с некоторым, вполне оправданным общим требованием. Вот уж воистину оказался прав мудрец Кароль Бунш, утверждавший: «Ордена – знак заслуг перед теми, кто дает ордена».

Совсем недавно я беседовал на эту щепетильную тему с бывшим начальником ЛИИ, профессором Арсением Дмитриевичем Мироновым. Он заметил: «Владимир Михайлович Пронякин, несомненно, – хороший человек. Но должен сказать в защиту Ю.Н.Гринева. Руководство ЛИИ никогда не имело таких возможностей прямого выхода – даже к министру авиационной промышленности – с представлением своих летчиков к высокому званию Героя, какие были у тех же Генеральных конструкторов ОКБ. Кроме того, в ОКБ всегда было гораздо меньше летчиков-испытателей...»

Так или иначе, но прошли годы, однако не прошла обида старого, больного и ранимого летчика. Не он один из людей достойных в высшей степени оказался обделенным высшей для летчиков официальной наградой. Но вряд ли это было утешением. Хотя убежден, что Владимир Михайлович был из тех самодостаточных и мудрых людей, кто подобно Шарлю Монжеле мог сказать себе: «К чему мне все эти награды, титулы, похвалы! Теперь, когда я уже их заслужил!»

Владимир Михайлович Пронякин ушел из жизни 26 августа 2008 года. Ушел тихо и неприметно. Ему было 84 года.

A photograph of the first page of a pilot's logbook. The page is filled with handwritten data in multiple columns. At the top, there are handwritten dates: '1955 г. 2. 4. 11', '2. 15. 58', and '1956 г. 2. 9. 46'. Below these are rows of numbers and text, including 'Среднее: 113 38 06' and 'Среднее: 37 65 58'. The table has several columns with headers like 'время в полете', 'расход топлива', and 'масса топлива'. The handwriting is in blue ink on aged paper.

*Первая страница первой «Летной книжки летчика-испытателя В.М.Пронякина»*

A photograph of the last page of a pilot's logbook. The page contains a summary of flight data for February 1958. Handwritten text includes: 'всего за февраль 1958 год: 1205 мин 50 сек', 'всего: 1205 мин 50 сек', and 'всего: 1205 мин 50 сек'. There are also some illegible handwritten notes and a signature. The page has a grid-like structure with columns for time, fuel, and other flight parameters.

*Последняя страница последней «Летной книжки летчика-испытателя В.М.Пронякина»*



*Сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144*