

Подводя итоги работы круглого стола, его участники констатировали, что в нашей стране создание и развитие специализированных электронных цифровых вычислительных машин (ЭЦВМ) в значительной мере определялось потребностями обороны и стремлением к сокращению военных расходов. Использование специализированных ЭЦВМ дало возможность существенно улучшить точность, увеличить дальность и скорость стрельбы по неподвижным и подвижным целям со стационарных и перемещающихся объектов. Также были выделены три основные группы климатических и механических условий работы компьютеров в военной области: работа компьютера в стационарных условиях – в помещениях на земле; работа компьютеров в прицепах или контейнерах, которые транспортируются воздушным, железнодорожным, автомобильным транспортом и включаются в работу после установки на позиции;

работа компьютеров, установленных на подвижных объектах в процессе их перемещения. Эти компьютеры получили наименование «бортовых». Они предназначались для решения определенных классов задач, имеющихся на самолете, корабле, ракете и т. п. На круглом столе было отмечено, что одним из важных моментов развития специализированной вычислительной техники является их архитектурное решение.

Учитывая необычность темы и то, что она впервые обсуждалась публично, Политехнический музей предполагает издать сборник докладов по истории создания и развития специализированных ЭВМ военного назначения. После окончания чтений все желающие были приглашены в экспозиционные залы вычислительной техники Политехнического музея для осмотра специализированных вычислительных машин.

М. Э. Смолевицкая

Заседание, посвященное 90-летию со дня рождения М. Л. Галлая

14 апреля 2004 г. в Институте истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН состоялось заседание секции истории авиации и космонавтики, посвященное 90-летию заслуженного летчика-испытателя СССР, Героя Советского Союза, писателя М. Л. Галлая. В работе секции приняли участие его коллеги и ученики, историки авиации, люди, хорошо его знавшие, а также члены семьи Марка Лазаревича.

Биографическое сообщение о жизни и деятельности Галлая сделал заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза А. А. Щербаков. Он рассказал о юных годах Марка Лазаревича, когда ему после окончания шко-

лы, чтобы заработать необходимый для поступления в вуз рабочий стаж, пришлось пойти работать на авиационный завод. Право на поступление в Ленинградский институт инженеров ГВФ Галлай получил в 1932 г., затем в 1935 г. перевелся в Политехнический институт, который окончил в 1937 г. Практически одновременно (в 1936 г.) он окончил и школу пилотов и инструкторов Ленинградского аэроклуба, получив также летное образование. С 1937 г. Галлай – инженер Центрального аэрогидродинамического института им. Н. Е. Жуковского (ЦАГИ) в Москве. С 1937 по 1958 гг. он работал летчиком-испытателем в КБ и НИИ



М. Л. Галлай – курсант Ленинградского аэроклуба, 1936 г.

авиационной промышленности. В 1941–1943 гг. – участвовал в Великой Отечественной войне, был командиром летного звена, заместителем командира эскадрильи. Закончил войну майором. Вышел в отставку в звании полковника. Испытательную работу совмещал с научно-исследовательской. Опубликовал около 30 научных работ. После завершения летной деятельности с 1958 по 1975 гг. работал старшим научным сотрудником в Летно-исследовательском институте Министерства авиационной промышленности. С 1975 г. занимался только литературным трудом.

Щербаков особо отметил, что зимой 1942 г. М. Л. Галлай сделал на Пе-8 28 вылетов на бомбежку. В те времена за 30 вылетов давали Золотую Звезду Героя Советского Союза. Но по приказу И. В. Сталина летчики-испытатели были отозваны с фронтов для

проведения испытательной работы по доводке различных модификаций боевой авиационной техники.

После войны началась эра реактивной авиации. Первый советский реактивный самолет И-300 (впоследствии названный МиГ-9) поднял в воздух 24 апреля 1946 г. летчик-испытатель А. Н. Гринчик, который погиб 11 июля 1946 г. во время двадцатого вылета. Продолжили и завершили заводскую программу летных испытаний летчики-испытатели М. Л. Галлай и Г. М. Шиянов. Затем Марк Лазаревич занимался летной отработкой вертолетов.

Историк авиации Л. П. Берне, рассказывая об инженерной деятельности Галлая, отметил, что он хорошо разбирался в моторах, участвовал в летных испытаниях двигателей. Марка Лазаревича всегда тянуло к науке. С 1958 по 1972 гг. выбрать время для полетов ему становилось все труднее, поскольку он являлся ученым секретарем летно-методического совета. У него уже была готова диссертация, но «доброжелатели» ее просто сожгли, когда Галлай был вынужден покинуть ЛИИ. Но он не унывал и не только восстановил работу, но и добавил в нее много нового. В 1979 г. Марк Лазаревич защитил диссертацию на соискание ученой степени доктора технических наук. В то время он был единственным летчиком-испытателем с такой ученой степенью. Его книга «Полет самолета с неполной и несимметричной тягой» пользовалась необычайным успехом. В ней, в частности, были изложены новые воззрения на проблемы устойчивости и управляемости самолета, подтвержденные солидной опытной практикой.

Директор музея ЦАГИ им. Н. Е. Жуковского профессор А. П. Красилицы-

ков поделился своими юношескими воспоминаниями, касающимися середины октября 1941 г. – трагических дней в истории Москвы, когда немцы рвались к столице и были уже на подступах к ней. В памяти Александра Петровича сохранился молодой красивый летчик в комбинезоне. Это был страшно занятый Галлай, исполнявший обязанности заместителя начальника института по летной части, в тяжелейших условиях умело организовывавший эвакуацию семей работников ЛИИ и ЦАГИ в Казань. Первую группу увез А. Н. Гринчик, начальник М. Л. Галлая. А дальше в течение 5 дней над Москвой висел туман. И лишь 23 октября засветило солнце и наконец прилетел долгожданный ТБ-3.

Руководитель группы истории авиации ИИЕТ Д. А. Соболев рассказал, что когда он учился в МАИ, на него большое впечатление произвела книга М. Л. Галлая «Через невидимые барьеры», которая представляет собой умело скомпонованную художественно-документальную историю становления реактивной авиации в нашей стране. Он отметил, что Галлай часто бывал на заседаниях секции в ИИЕТ и его выступления неизменно вызывали большой интерес слушателей, так как это были рассказы непосредственного участника событий, о многих из которых мы знали только по документам. Так, например, когда в КБ А. Н. Туполева по личному заданию И. В. Сталина был скопирован американский тяжелый бомбардировщик В-29 (у нас этот самолет получил название Ту-4), М. Л. Галлай испытывал второй экземпляр из этой серии. В 2001 г. в российском посольстве в Вашингтоне состоялось специальное заседание, посвященное этой истории, а в журнале «Air and space» появилась большая

статья, в которую были включены воспоминания Марка Лазаревича и его портрет.

Бывший начальник ЛИИ А. А. Миронов рассказал о первом испытательном полете молодого летчика-испытателя Галлая на Пе-2. Марк Лазаревич занимался изучением обтекания верхней поверхности крыла на больших углах атаки. Методика тогда была весьма примитивная, чисто визуальная. На крыло наклеивались ленточки, и надо было фиксировать моменты их активных колебаний, свидетельствовавших о возникновении сильной турбулентности и срыва потока. По прошествии многих лет Марк Лазаревич, оценивая проведенные испытания, отмечал, что тогда не были исследованы режимы срыва в штопор, который является следствием выхода самолета на большие углы атаки, не была разработана и методика покидания самолета, но это были первые шаги в разработке методологии проведения летных испытаний.

Шеф-пилот фирмы ОКБ им. А. И. Микояна, Герой Советского Союза В. Е. Меницкий отметил, что с Галлаем он встречался несколько раз. Его поражало не только мастерство Галлая, но и понимание им того, как надо летать, его целеустремленность и искрометный юмор. Будучи курсантом, он познакомился с первой книгой Галлая «Через невидимые барьеры», после прочтения которой все сомнения в выборе дальнейшего пути отпали: только авиация и только необычайно трудная, с большим риском, карьера летчика-испытателя.

В своем выступлении Меницкий высказал убеждение, что книги Галлая определили путь в авиацию многих наших соотечественников. Для поколений летчиков-испытателей, космо-



*Авиасалон Ле Бурже. Париж, 1981 г.
В центре М. Галлай, справа космонавт Г. Титов*

навтов 1960–1980-х гг. и просто летчиков эти книги были настольными. И сегодня, когда молодежи мало даже во всемирно известных фирмах, в которых когда-то главными конструкторами были Ильюшин, Микоян, Сухой, Туполев, переиздание ярких книг Галлая, давно ставших библиографической редкостью, – один из способов привлечь ее в авиацию и космонавтику, науку и технику.

Предложение В. Е. Меницкого об издании избранных произведений Галлая горячо поддержал известный научный журналист и писатель В. С. Губа-

рев, в прошлом редактор по науке в «Комсомольской правде» и «Правде». Ему посчастливилось встречаться со многими замечательными деятелями науки и техники XX в.: И. В. Курчатовым, А. Д. Сахаровым, С. П. Королевым, М. К. Янгелем, М. В. Келдышем, Ю. А. Гагариным и др. К их числу, бесспорно, принадлежит и М. Л. Галлай, с которым Владимир Степанович познакомился в начале 1960-х гг. Он отметил, что чтение книг Галлая рождает светлые чувства, и ничего лучшего об авиации и космонавтике он не читал. А портрет Королева, созданный Марком Лазаревичем навсегда сохранится для потомков. Владимир Степанович сказал, что гордится тем, что, используя свои возможности научного редактора «Правды», помог выходу в свет книги Галлая «С челове-

ком на борту», притом почти в авторской редакции.

Профессор МГТУ им. Баумана В. Е. Миненко поделился своими воспоминаниями о том, как в 1960-е гг. он попал на фирму С. П. Королева, где ему пришлось заниматься космическим кораблем «Союз», в том числе проектированием спускаемого аппарата, вопросами его пилотирования, а также созданием приборной доски под руководством конструктора П. В. Цыбина и С. Г. Даревского со стороны ЛИИ. Последний стремился обеспечить контроль наибольшего количест-

ва параметров, увеличивая число приборов и тем самым размеры приборной доски. Цыбин, будучи авиаинженером, понимал ограниченность пространства пилотируемой кабины и вынужден был уменьшать размеры доски, ограничиваясь комплексом самых необходимых для космонавтов приборов. Это порой приводило к забавным ситуациям при проектировании, когда доску с помощью ножниц подгоняли к тому или иному решению. Во многих случаях подобного противостояния экспертами выступали летчики-испытатели, в частности С. Н. Анохин, М. Л. Галлай и Ю. А. Гарнаев. По научной эрудиции Марк Лазаревич превосходил других консультантов. Макетирование спускаемого аппарата проводилось в НПО «Энергия» в цехе главной сборки космических аппаратов завода экспериментального машиностроения, где часто появлялись и Королев, и Галлай.

К. Ю. Косминков, научный сотрудник ЦАГИ, знакомый с Галлаем в течение более двух десятков лет, назвал его учителем от Бога, человеком, заставлявшим людей думать и сохранившим любопытство к новому и стремление летать до последних своих дней. Так, на московском авиасалоне МАКС-97 Галлай посетил стенд, кото-

рый позволял имитировать полет. Патриарх авиации тут же узнали и по его просьбе посадили в пилотажное кресло. Галлай с удовольствием «летал», забыв о времени и обо всем остальном. «Пилотирование» Марк Лазаревич осуществлял выверенными, филигранными движениями, что вызвало восхищение работников стенда и особенно группы американских гостей – 15-летних мальчишек, когда им объяснили, кто проводил «полет».

Будучи постоянным гостем и научным обозревателем аэрокосмических салонов, Галлай всегда был готов поделиться впечатлениями от увиденного и его анализом с читателями. В 1997 г. в С.-Петербурге в издательстве «Блиц» вышла его научно-документальная повесть «Небо, которое объединяет», в которой он рассказал и об этих салонах, и о рожденных ими размышлениях. Эта книга стала последней, вышедшей из-под пера Марка Лазаревича. Он скончался 14 июля 1998 г.

Человек чести, Галлай с неумолимой энергией боролся за торжество исповедуемых им принципов и снискал искреннюю признательность и уважение огромного числа людей, так или иначе соприкасавшихся с ним в жизни.

А. Д. Брусиловский

Юбилейное заседание, посвященное 70-летию научно-исследовательского семинара по истории математики и механики Московского государственного университета

10 декабря 2003 г. на механико-математическом факультете МГУ прошло юбилейное заседание Научно-исследовательского семинара по истории математики и механики, посвященное его семидесятилетию. Основанный в 1933 г. С. А. Яновской и М. Я. Выгод-

ским, он стал ведущим семинаром в стране в области истории математики и механики. Еще до войны к руководству семинаром был привлечен А. П. Юшкевич, в 1955 г. – К. А. Рыбников, а в 1962 г. – И. Г. Башмакова. В настоящее время семинаром руково-