

Выдающиеся выпускники ФизМех: Марк Галлай



В 2024 году исполнилось 110 лет со дня рождения выдающегося летчика-испытателя, выпускника [REDACTED] Физико-механического факультета Ленинградского политехнического института **Марка Лазаревича ГАЛЛАЯ** (3 [16] апреля 1914 – 14 июля 1998).

Уже в юности Марк Галлай решил связать свою жизнь с авиацией. Поступил в Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота (в 1941 году реорганизованный в Ленинградскую военно-воздушную академию), откуда в 1935 году решил перевестись в Политех, носивший тогда название «Ленинградский индустриальный институт». Как вспоминал впоследствии М.Л. Галлай, заведующий [REDACTED] Инженерно-физического факультета (так тогда назывался [REDACTED]) [REDACTED] отнесся к идее перевода не слишком благосклонно, поставив условие: за полтора месяца сдать академическую разницу – 17 экзаменов. Целеустремленность Марка Галлая, его увлеченность авиационной наукой позволили сдать все экзамены в назначенный срок.

По собственным воспоминаниям, еще будучи студентом и выбирая между одной из двух авиационных профессий – летчика и инженера, Марк Галлай принял решение стать летчиком-испытателем. В те годы бурного развития авиации в Советском Союзе у всех на слуху были имена Чкалова, Громова, Коккинаки и других выдающихся летчиков. Как вспоминал М.Л. Галлай, на последнем курсе института он рассказал о своих планах Льву Герасимовичу, который поддержал стремления столь неординарного студента и принял деятельное участие в его судьбе.

Л.Г. Лойцянский обратился в ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт, город Жуковский), и Марку Галлаю была предоставлена возможность испробовать свои силы: его направили в ЦАГИ для прохождения преддипломной практики и написания дипломной работы. Руководителем дипломной работы стал один из специалистов ЦАГИ по летным испытаниям, основоположник этой отрасли авиационной науки, выдающийся советский ученый Макс Аркадьевич ТАЙЦ. Тема дипломной работы звучала так: «Определение профильного сопротивления крыла самолета в полете методом импульсов». Дело сводилось к исследованию одного из новых способов непосредственного измерения сопротивления крыла в полете, причем с большей точностью, чем позволяли методы, существовавшие ранее. Дипломная работа была успешно защищена летом 1937 года, ее оригинал с резолюцией Л.Г. Лойцянского «К открытой защите» хранится в архиве Высшей школы прикладной математики и вычислительной физики. Теплые отношения Льва Герасимовича и Марка Лазаревича сохранялись долгие годы.

ЛЕН. ИНДУСТР. ИНСТИТУТ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОФИЛЬНОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ

В ПОЛЕТЕ

МЕТОДОМ ИМПУЛЬСОВ

Студ. М. ГАЛЛАЙ

Руководитель инж. М. А. ТАЙП.

*Копия
М. А. Тайп*

5.5.1937г.

Москва - Ленинград . 1937г.

что относительная шероховатость крыла в натуре значительно меньше, чем у модели (надо заметить, что самолет поступил в распоряжение автора сразу после прохождения капитального ремонта, т.е. с свежешлифованным краем).

4. Остается объяснить причину расхождения между результатами, полученными из планировок и горизонталей. Дело в том, что, как было указано выше, за (C_f) мы всюду принимали $(C_{f_{орб}})$ для всего самолета. При работе винта, вследствие перераспределения циркуляции, мы относим таким образом, все значения (C_f) не к тем значениям (C_f) в которых они в действительности соответствуют, а к несколько большим (ибо в исследуемом сечении: $C_f < C_{f_{орб}}$).

Иными словами поляр № 1 оказывается сдвинутой вверх по сравнению со своим истинным положением, что и вызывает ее расхождение с полярной № 2, полученной на планировке.

5. Резюмируя все вышесказанное, можно предполагать, что, наладив работу аэролага и проведя дренаж крыла, мы сможем устранить указанные выше причины расхождения полученных результатов и этим значительно увеличить точность определения абсолютной величины (C_f) в исследуемом сечении (до 3 - 5%).

Что касается до относительной точности метода, то, как было указано выше, она уже сейчас, в первых пристрелочных экспериментах, достигла 1,5-2%, что является вполне достаточным для целей практики.

Москва - Ленинград.
Февраль - Июнь - 1937г.

М. Галлай

Сразу после окончания Политехнического института М.Л. Галлай стал работать в ЦАГИ инженером. С сентября 1937 года Галлай - летчик-испытатель ЦАГИ, впоследствии (с 1941 года) - летчик-испытатель Летно-исследовательского института (ЛИИ). Марк Галлай участвовал в исследовательской работе по изучению возникновения флаттера (самовозбуждающихся колебаний элементов конструкции самолета) и развития эффекта шимми (рыскания) переднего колеса шасси.

После начала Великой Отечественной войны из летчиков-испытателей ЛИИ была сформирована отдельная истребительная авиаэскадрилья ПВО Москвы. Во время первого же налета немецкой авиации на Москву на самолете «МиГ-3» Марк Галлай сбил немецкий бомбардировщик, за что получил свою первую правительственную награду - орден Красного знамени.

В 1942-1943 годах летчики ЛИИ, отозванные с фронта, занимались испытанием многочисленных новых модификаций военных самолетов. Тем не менее, Марк Галлай снова попал на фронт, где в боевой обстановке обучал экипажи управлению новыми двигателями дальних бомбардировщиков. Во время одного из боевых вылетов на Брянский железнодорожный узел самолет был сбит. Экипаж покинул самолет, Марк Галлай попал в распоряжение партизанской бригады, откуда его вывезли через линию фронта. Галлай вернулся в ЛИИ и продолжал испытывать самолеты.



В период с 1947 по 1950 год Марк Лазаревич работал над темой «Влияние боковой устойчивости и управляемости на пилотажные свойства самолета», проявив себя как зрелый ученый и прекрасный инженер. В 1950-1955 годах Галлай - летчик-испытатель НИИ-17. В 1955-1958 годах - летчик-испытатель ОКБ-23 (В.М. Мясищева), в котором разрабатывались стратегические бомбардировщики. С июня 1958 года полковник М.Л. Галлай находился в запасе, работал научным сотрудником ЛИИ, был заместителем председателя методического совета Министерства авиационной промышленности СССР по летным испытаниям.

Марк Галлай, согласно его летным книжкам, поднял в воздух сто двадцать семь типов летательных аппаратов, и в том числе первые реактивные самолеты, первые советские вертолеты, первые стратегические бомбардировщики. 1 мая 1957 года за многолетнюю работу летчиком-испытателем и, в частности, за испытания стратегических бомбардировщиков «ЗМ» и «М-4» и ему присвоили звание Героя Советского Союза.



В 1960 году С.П. Королев пригласил Марка Галлая на работу инструктором-методистом по пилотированию космического корабля первой группы космонавтов, куда входили Юрий Гагарин, Герман Титов, Григорий Нелюбов, Андриян Николаев, Павел Попович и Валерий Быковский. Основные тренировки проходили в одном из филиалов ЛИИ, в лаборатории № 47, где находилась модель космического корабля «Восток-ЗА». Считается, что знаменитое гагаринское «Поехали!» было перенято у М.Л. Галлая. Когда кто-то из космонавтов занимал свое место в «шарике» корабля, Галлай говорил: «Поехали!», – и начиналось воспроизведение штатных и нештатных ситуаций полета. Марк Лазаревич рассказывал потом, что команду эту еще до войны давал на тренировках один из летчиков-инструкторов ленинградского аэроклуба, где учился летать сам Галлай.

Одним из дарований Марка Галлая был писательский талант. М.Л. Галлай был членом Союза писателей СССР, его книги, впервые печатавшиеся в журнале «Новый мир», редактором которого был А.Т. Твардовский, нашли широкое признание и вызвали резкое повышение интереса к авиации и ее истории.

Марк Галлай похоронен на Троекуровском кладбище в Москве. Его именем названа малая планета. В Москве на доме, где он жил, установлена мемориальная доска.

Использованы материалы книги М.Л. Галлая «Через невидимые барьеры: Из записок лётчика-испытателя» (М.: Молодая гвардия, 1960)

При подготовке новости использовались ██████████, подготовленные пресс-службой СПБПУ