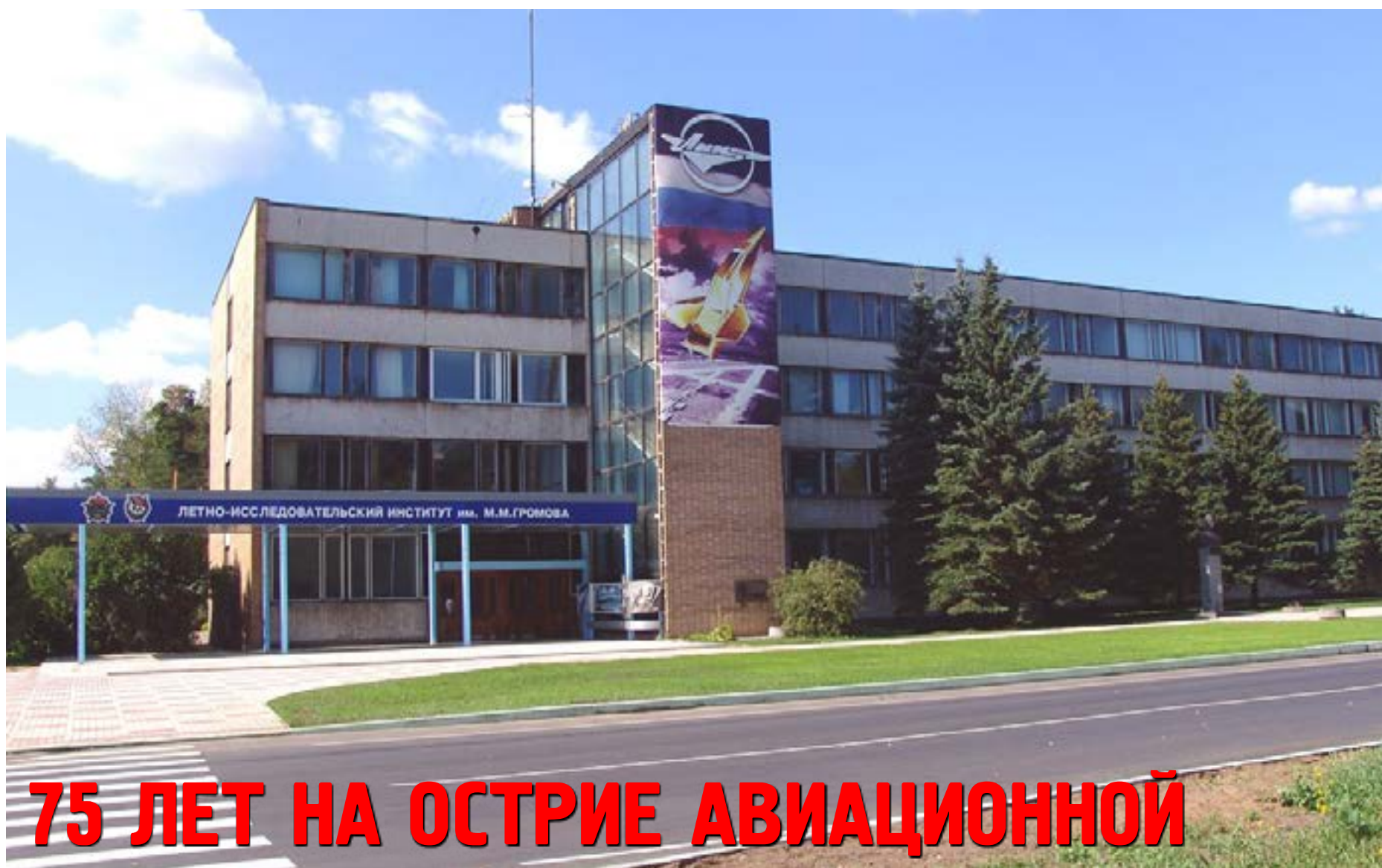


Летно-исследовательский институт образован в соответствии с Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 13 июня 1940 года на базе нескольких подразделений Центрального аэрогидродинамического института с размещением на вновь созданном аэродроме «Раменское». Официальным днем начала функционирования ЛИИ является 8 марта 1941 года (<http://aviapanorama.ru/2011/03/letno-issledovatel'skomu-institutu-70/>).

В 2016 году ЛИИ исполнится 75 лет. В связи с этим мы начинаем освещение исторических вех на славном пути базового научного центра России по проблемам летных исследований и испытаний авиационной техники. В основу будут положены материалы диссертационной работы Андрея Симонова, подготовленной к защите в ИИЕТ РАН.



## 75 ЛЕТ НА ОСТРИЕ АВИАЦИОННОЙ ДЕРЖАВНОСТИ



### **СИМОНОВ Андрей Анатольевич**

Родился в 1971 г. в г. Грозном. Занимался парашютным спортом в Грозненском аэроклубе. В 1994 г. окончил факультет вычислительной техники и автоматики Курского государственного технического университета. В 1996-1998 гг. проходил воинскую службу в должности помощника дежурного инженера станции ДРЛО «Дон-2М». С 1999 г. работает в ЛИИ им. М.М. Громова. В настоящее время – спасатель Наземной поисковой и аварийно-спасательной службы. С 1990 г. занимается сбором и изучением материалов по истории лётных испытаний и исследований. Автор нескольких биографических справочников и десятков сценариев документальных фильмов киностудии «Крылья России».

## Становление Летно-исследовательского института (1940-1941)

В 1934 году в составе ЦАГИ организован Отдел экспериментально-летных испытаний и доводки (ОЭЛИД), который располагался на Центральном аэродроме в Москве. Из-за большой загруженности аэроузла на Ходынке и ограниченных его размеров было принято решение о постройке специального испытательного аэродрома в 40 км под Москвой и переводе туда ОЭЛИД, который был позже переименован в лабораторию № 8 ЦАГИ.

В 1935 г. начато строительство в районе железнодорожной платформы Кратово рязанского направления. С августа 1937 по июнь 1939 г. были построены и введены в эксплуатацию три взлетно-посадочные полосы: ВПП-1, ВПП-2 и ВПП-3 длиной 1200, 900 и 650 м соответственно, а также рулежной дорожки и приангарной площадки. Одновременно вырос поселок для строителей под названием Стаханово (впоследствии выросший в город Жуковский). В 1939 г. были введены в эксплуатацию бензохранилище и первый ангар № 1, сохранившийся до наших дней. В том же году ВПП-1 удлиннили до 2000 м. В 1940 г. персонал и лабораторная база ОЭЛИД были переведены из Москвы на построенный аэродром.

Необходимо сказать, что к этому времени 8-я лаборатория уже стала крупным подразделением ЦАГИ с соответствующей экспериментальной базой и оборудованием. По состоянию на 7 октября 1940 г. количество работающих в 8-й лаборатории составило 440 человек. Помимо начальника лаборатории А.В. Чесалова и заместителя на-

чальника лаборатории по научно-исследовательской части, в ней насчитывалось 53 инженера с высшим образованием, а также имелся квалифицированный летный и технический состав. Самолетный парк 8-й лаборатории насчитывал более 40 летательных аппаратов, включая модификации состоявших на вооружении отечественных самолетов. Имелись также самолеты иностранного производства. Сотрудники лаборатории проводили довольно напряженную работу по модификации серийных самолетов и созданию новых образцов авиационной техники, занимаясь также совершенствованием методов летных испытаний.

В начале 1940 г. группа ведущих ученых ЦАГИ во главе с А.В. Чесаловым при активной поддержке знаменитого летчика-испытателя М.М. Громова обратилась лично к И.В. Сталину с письмом, в котором аргументировалась необходимость создания специализированного научного центра, ответственного за методы летных испытаний и исследований. Необходимость создания такого центра возникла по причине усложнения авиационной техники, со значительным повышением летно-технических характеристик самолетов, вследствие чего задача летных испытаний, а также комплекс работ по доводке самолета в полете потребовал специального оснащения и высокой квалификации специалистов. Предполагалось, что в напряженное предвоенное время собранные в один центр они будут оказывать всестороннюю помощь летно-испытательным подразделениям ОКБ и институтам заказчиков

(НИИ ВВС и НИИ ГВФ) и начнут выполнять наиболее сложные экспериментальные исследования в интересах наркомата авиационной промышленности. Вот так описывает эти события А.С. Яковлев, бывший в ту пору заместителем наркомата авиационной промышленности СССР:

*«12 июня 1940 года у И.В. Сталина обсуждались некоторые авиационные вопросы. В конце совещания я внес предложения об упорядочении летных испытаний новых образцов самолетов. Дело это осуществлялось у нас неорганизованно и кустарно, каждым конструкторским бюро по своему разумению.*

*Я стал доказывать необходимость создания в системе нашего наркомата летно-испытательного института. Для убедительности, чтобы меня лучше поняли, я пустился в пространную популяризацию вопроса.*

*— Что вы стараетесь, — засмеялся Сталин, — вопрос ясен, пишите проект постановления.*

*На другой день, 13 июня 1940 года, вышло постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) об организации Летно-исследовательского института Наркомата авиационной промышленности»<sup>1</sup>.*

По всей видимости, Александра Сергеевича подвела память, т.к. согласно «Журналу посещений И.В. Сталина в его кремлевском кабинете» 12 июня 1940 г. он вождя не посещал... По всей вероятности, этот вопрос с ним обсуждался ранее — весной 1940 года. Но в остальном все верно, т.к. 13 июня



1940 г. было принято Постановление Совета народных комиссаров СССР и Центрального комитета ВКП(б) № 1032-398. В нем, в частности, говорилось: «Организовать при НКАП Институт летных исследований НКАП на базе нового аэродрома ЦАГИ в Раменском».

Почти год ушел на формирование структуры Института и на уточнение задач, которые он призван решать. Одновременно с этим подыскивался кандидат на должность начальника Института. Заместителем начальника института сразу же было решено назначить инициатора обращения А.В. Чесалова, который с сентября 1940 г. работал начальником 8-й лаборатории ЦАГИ и активно занимался разработкой структуры и строительством объектов нового центра. На должность начальника Института сначала планировалось назначить летчика-испытателя И.Ф. Петрова, с июня 1940 г. работавшего начальником ЦАГИ. Именно его кандидатура была утверждена на коллегии Наркомата авиационной промышленности СССР, состоявшейся 17 февраля 1941 г. и посвященной строительству Института летных исследований<sup>2</sup>. Но вскоре планы руководства страны круто поменялись.

Вот как описывает события М.М. Громов<sup>3</sup>, бывший в то время начальником Летно-технической группы Наркомата авиационной промышленности СССР:

*«Однажды раздался телефонный звонок, и мне было предложено явиться к И.В. Сталину. Я прибыл. Сопровождавшие провели меня сначала в зал заседаний Верховного Совета, а оттуда — в следующую*

*комнату или, вернее, зал несколько меньших размеров. Там я увидел множество народа: был весь ЦК партии и много незнакомых мне лиц. Видимо, шло какое-то совещание. Сталин увидел меня и поманил пальцем к себе. Сопровождавшие оставили меня. Я подошел, поздоровался. Сталин взял меня под руку, ввел в небольшой кабинет и предложил сесть на стул рядом с письменным столом.*

*– Садитесь, — сказал он, — а я привык похаживать.*

*Я присел в ожидании на кончик стула. Сталин, заложив руки за спину, молча прошелся раза два вдоль комнаты. Затем подошел ко мне и, слегка наклонившись, произнес:*

*– Хотите нам помочь?*

*Я встал и ответил:*

*– Товарищ Сталин, я — слуга своего народа и все, что я могу, всегда готов сделать.*

*– Так вот, я предлагаю Вам три поста: или начальником боевой подготовки ВВС, или начальником всех учебных заведений ВВС, или начальника НИИ ВВС.*

*– Товарищ Сталин, за такие большие административные посты, не имея опыта, с моей стороны было бы рискованно братья. Тем более что никаких академий я не кончал.*

*– Какие там академии, — сказал он и махнул рукой.*

*Тогда я сказал:*

*– Завалить дело недолго. Ну, назначите Вы меня, но ведь это дела не решит.*

*– Это мне нравится, что Вы подходите к делу серьезно. Но все-таки, что же Вы хотите?*

*– Мне, конечно, больше всего*

*подходит НИИ ВВС. Я ведь большую часть своей летной деятельности посвятил испытаниям. Но меня и там смущает очень многое. В НИИ ВВС нет настоящей научно-технической базы, где можно было бы обосновывать требования к авиационной технике. И подчинение института командующему ВВС тоже не авторитетно. Да, кроме того, к нам, рекордсменам, отношение «не очень»...*

*– А кого, например?*

*– Да, начиная с командующего...*

*– А он — ..... (последовала оценка, которую я не могу повторить).*

*Тут мне в голову пришла следующая мысль, и я сказал:*

*– Мне хотелось бы, товарищ Сталин, сначала попробовать свои организаторские способности не в НИИ ВВС, а в ЛИИ НКАП: там меня все знают, и я всех знаю.*

*– Э... нет, я хочу, чтобы Вы были в военной авиации.*

*– Позвольте мне тогда хоть немного подумать.*

*– Ну и сколько же Вы будете думать? Как Чапай, что ли?*

*– Нет, хотя бы до завтра.*

*– Ну, хорошо.*

*Я ушел. Военным я был с 18 лет. Но с 1930 года я был командирован в авиационную промышленность, где продолжал работу по испытанию самолетов, совершал перелеты и особо ответственные полеты по специальным заданиям. Я знал свое дело и не знал никаких забот, всецело увлекаясь авиацией, да еще искусством и спортом (последним, к сожалению, лишь в небольшое свободное время). Теперь мне предстояло в 40 лет резко изменить свой*

образ деятельности. Я все взвесил и на другой день явился к Сталину.

Сталин принял меня в своем рабочем кабинете. Мы проговорили около часа, и я все же уговорил его назначить меня начальником Летно-исследовательского института НКАП, сократив срок организации работы института с двух (как просил я) до одного месяца. Прощаясь, Сталин сказал:

— А все-таки я Вас рано или поздно заберу в военную авиацию»<sup>4</sup>.

По «Журналу посещений И.В. Сталина в кремлевском кабинете» легко установить, что первый разговор М.М. Громова с главой государства состоялся 22 февраля 1941 г. Выходит, уже в этот период Сталин разочаровался в начальнике Главного управления ВВС Красной Армии П.В. Рычагове, а также начальнике НИИ ВВС А.И. Филине и подыскивал им замену (весной 1941 года оба были отстранены от занимаемых должностей и вскоре арестованы). Второй разговор И.В. Сталина с М.М. Громовым состоялся почти через неделю — 28 февраля 1941 г. (Михаил Михайлович ошибается, когда пишет, что он произошел на следующий день). Таким образом, решение о назначении М.М. Громова начальником создаваемого института было принято 28 февраля 1941 г. — буквально в последний момент перед началом работы Института. Всего через неделю, 8 марта 1941 г. вышел приказ наркома авиапромышленности СССР А.И. Шагурина № 104, который гласил: «В соответствии с Постановлением СНК ССР и ЦК ВКП(б) от 13 июня 1940 года, приказываю:

1. Утвердить «Положение об

Институте Летных исследований НКАП» в прилагаемой редакции.

2. Заместителю начальника 7-го Главного управления НКАП тов. С.Н. Шишкину совместно с начальником Финансового отдела НКАП тов. Хабиным выделить Институту необходимые средства для осуществления возложенных на него Положением задач.

3. Начальнику Института зарегистрировать «Положение об Институте» в Наркомфине СССР».

К приказу прилагалось «Положение об Институте летных исследований НКАП».

В состав Института летных исследований была переведена значительная часть сотрудников нескольких лабораторий ЦАГИ: летных испытаний, авиационного вооружения, исследований винтомоторной группы и самолетных приборов (7-я, 8-я, 10-я и 14-я лаборатории). 8 марта 1941 г. вышел первый приказ по новому Институту:

*«В соответствии с приказом народного комиссара авиационной промышленности тов. А.И. Шагурина от 8 марта 1941 г. за № 255/к с сего числа вступил в исполнение обязанностей начальника Института летных исследований НКАП (ЛИИ).*

*Начальник Института Герой Советского Союза комбриг М.М. Громов»<sup>5</sup>.*

Как видно из этого и других приказов по институту, новый Институт летных исследований сокращенно назывался не ИЛИ (как должно бы быть), а ЛИИ. Но только с августа 1943 года название института стало совпадать с аббревиатурой — его переименовали в Летно-исследова-



Михаил Михайлович Громов, 1941 г.

тельский институт.

Приказом по ЛИИ № 3 от 12 марта 1941 г. 1-м заместителем начальника ЛИИ был назначен А.В. Чесалов, заместителем по летной части — А.Б. Юмашев, главным инженером ЛИИ — Д.И. Антонов, помощником начальника ЛИИ по общим вопросам — И.М. Гиллер.

Самостоятельно институт начал функционировать с 10 марта 1941 г. Новый институт расположился на двух площадках. Основная площадка — аэродром с комплексом производственных объектов, строительство которого было начато в 1935 г. и еще продолжалось в 1941 г. Другая площадка — это территория и здания бывшего санатория ВЦСПС имени В.И. Ленина, переданные институту согласно Постановлению секретариата ВЦСПС от 20 марта 1941 г.

Создание единого для всего Наркомата авиационной промышленности исследовательского института имело огромное значение для рационализации опытно-конструкторских авиаработ в СССР. Вот как об этом периоде становления института вспоминал М.М. Громов:

*«Итак, я получил назначение в*



ЛИИ НКАП и стал его начальником. В институте меня приняли хорошо. Я всегда любил работать «с огоньком». В то время я был полон энергии, и выход ей находил всегда. Я энергично принялся за организацию этого интереснейшего по тому времени учреждения. С большим трудом, но я все же старался поддерживать и свою летную квалификацию.

Работы было много. Нужно было заниматься строительством, нужен был тир. Необходимо было переселить туберкулезный институт с территории ЛИИ, а его руководство стало в позицию «не хочу». Я доказывал несовместимость шума моторов днем и ночью, звуков стрельбы в тире с необходимостью тишины для больных...

Приехала комиссия во главе с Н.М. Шверником. Я выиграл дело. Переселение, конечно, трудоемкое дело. Но и строительство ЛИИ нужно было предусмотреть на долгий срок, предвидеть будущее перспективное развитие института.

Самое трудное, что необходимо было сделать — создать условия для творческой деятельности. Здесь можно было опереться на замечательных людей, которыми был укомплектован институт. Вспоминаю теперь самых старых своих знакомых, работу которых я знал, взаимодействуя с ними и пользуясь их творчеством в своей практике: А.В. Чесалов, М.А. Тайц, Д.С. Зосим, В.С. Ведров... Талантливые энтузиасты и фанатики своего дела... Я скорее могу перечислить людей, работавших в институте, но не любивших свою профессию и работавших «без огонька», чем всех, кто

работал «на отдачу». Разумеется, с такими кадрами дело не могло не пойти успешно»<sup>6</sup>.

Структура нового Института была следующей. В нем были организованы: 6 научно-исследовательских лабораторий, Летная часть, Центральные авиамастерские, Экспериментально-конструкторское бюро и другие подразделения. Рассмотрим основные подразделения ЛИИ поподробнее.

Летная часть Института общей численностью 156 человек, которую возглавлял Герой Советского Союза полковник А.Б. Юмашев, состояла из трех летных отрядов и тренировочного отряда. Начальником штаба летной части был Н.В. Гаврилов (с 3 июня 1941 г. — А.П. Чернавский), старшим инженером по эксплуатации — Н.П. Сувилов.

Летный отряд № 1 (командир А.Б. Юмашев) занимался испытаниями опытных самолетов. Количество самолетного парка в нем было непостоянным и зависело от количества испытываемых самолетов. Летчиками-испытателями отряда были признанные мастера своего дела — А.Н. Гринчик, Ю.К. Станкевич и Г.М. Шиянов, штурманом отряда — С.Ф. Коровин (он же с мая 1941 г. был флаг-штурманом института).

Летный отряд № 2 (командир Н.В. Гаврилов) выполнял задания самолетной лаборатории. Здесь проводились различные летные исследования на специально оборудованных самолетах. В отряд входили летчики-испытатели В.С. Васянин, М.Л. Галлай, В.Л. Расторгуев, Д.И. Савельев и И.И. Шелест, штурманом отряда был И.И. Антонов. Самолет-



Андрей Борисович Юмашев, 1936 г.



Николай Васильевич Гаврилов, 1947 г.

ный парк отряда состоял из 21 самолета: истребителей — двух И-16, двух МиГ-3 и Як-1, бомбардировщиков — Ар-2, двух ДБ-3, двух СБ и ТБ-3, два экспериментальных БОК-11, учебно-тренировочных — УТ-1 и двух УТ-2, немецких — Дорнье Do-215, Мессершмитта Me-109, двух Мессершмиттов Me-110 и Хейнкеля He-100.

Летный отряд № 3 (командир П.М. Попельнушенко) выполнял полеты в интересах винтомоторной лаборатории, т.е. занимался испытаниями авиационных винтов и двигателей, а также выполнял полеты по испытанию авиационного вооружения и оборудования. В от-

ряд входили летчики-испытатели Ф.И. Ежов, Д.С. Зосим, В.С. Панкратов, Г.М. Хруслов и И.И. Шунейко. Самолетный парк отряда состоял из 15 самолетов: истребителей — четырех И-153, И-16, И-207 и Як-1, бомбардировщиков — ДБ-3 и трех СБ, двух экспериментальных БОК-15 и двух немецких транспортных Юнкерсов Ju-52.

Тренировочный отряд (командир М.А. Самусев) был предназначен для тренировки и проверки летного состава Института. В отряде, кроме командира, был летчик-испытатель В.А. Олиферко. Самолетный парк состоял из 14 самолетов: шести У-2, двух И-153, И-15бис, И-16 и УТ-3, немецких самолетов Бюккер Ву-131 «Юнгманн», Бюккер Ву-133 «Юнгмейстер» и Фокке-Вульф FW-58.

Таким образом, самолетный парк Института летных исследований в мае 1941 года состоял из 50 самолетов, к числу которых необходимо добавить десяток опытных самолетов, проходивших в то время испытания в летном отряде № 1.

В научных подразделениях нового Института весной 1941 года уже работало 440 человек (ровно столько, сколько работало во всей лаборатории № 8 ЦАГИ).

Лаборатория № 1 (начальник В.С. Панкратов, с 30 мая 1941 г. обязанности начальника исполнял А.В. Чесалов, а с 26 июня 1941 года начальником лаборатории был И.П. Кузнецов) занималась испытаниями опытных самолетов, полеты на которых проводились в 1-м летном отряде.

Лаборатория № 2 (начальник М.А. Тайц) занималась испытания-

ми опытных и модифицированных самолетов по определению характеристик скорости, скороподъемности и взлетно-посадочных свойств, а также методическими работами по усовершенствованию и упрощению методики летных испытаний. Полеты по тематике лаборатории выполнялись летчиками-испытателями 2-го летного отряда.

Лаборатория № 3 (начальник И.М. Исаков) проводила испытания и доводку винтомоторных групп самолетов, а также моторных агрегатов. Испытательные полеты по этому направлению выполняли летчики 3-го летного отряда.

Лаборатория № 4 (начальник П.Я. Залесский) располагалась в здании как раз того самого бывшего туберкулезного санатория (о котором вспоминал М.М. Громов) и занималась испытаниями вооружения опытных самолетов, а также испытаниями опытных агрегатов стрелкового, бомбового и химического вооружения. В этом им помогали летчики 3-го летного отряда.

Лаборатория № 5 (начальник Л.Л. Тартаков, с 6 июня 1941 г. — Н.И. Петров) занималась исследовательскими работами по усовершенствованию и улучшению самолетного электро-, радио- и аэронавигационного оборудования. Полеты по этим темам выполняли летчики все того же 3-го летного отряда.

Лаборатория № 6 (начальник В.А. Шмелев) занималась проектированием, постройкой и испытанием новейших образцов самописцев для летно-исследовательских работ; постройкой небольших серий приборов усовершенствованной



*Пётр Матвеевич Попельнушенко, 1941 г.*



*Михаил Алексеевич Самусев, 1949 г.*



*Макс Аркадьевич Тайц, 1936 г.*



конструкции для нужд ЛИИ, ЦАГИ и летно-испытательных станций НКАП.

Помимо научных подразделений, были образованы Центральные авиамастерские из 103 человек во главе с В.А. Новосельским. На мастерские возлагались задачи ремонта и обслуживания самолетного парка Института. Было также создано Экспериментально-конструкторское бюро из 16 человек во главе с И.П. Толстых. В задачу этого подразделения входила разработка специальных приспособлений для летных исследований и испытаний, а также разработка специальных летающих лабораторий.

Общая численность сотрудников нового Института в апреле 1941

г. составляла 1174 человека. Из них 715 человек работало в основных подразделениях ЛИИ (шести научных лабораториях, летной части, Центральных авиамастерских и Экспериментально-конструкторском бюро), 319 человек — в обслуживающих подразделениях (транспорт, снабжение, бухгалтерия, плановый отдел, вневедомственная охрана и др.) и еще 146 человек — в непромышленных подразделениях (жилищный отдел, прачечная, столовая, подсобное хозяйство и др.).

30 апреля 1941 г. начал свою деятельность клуб «Стрела», расположившийся в одном из зданий бывшего туберкулезного санатория, созданного в зданиях «города-сада», построенного еще в 1911-1914

гг. на средства Николая фон Мекка для железнодорожников Рязанской железной дороги.

Еще в феврале 1941 г. были определены сроки сдачи объектов нового Института: ангар № 2 должны были построить к 1 июля 1941 года, ангар № 3 — к 1 сентября 1941 г., ангар № 4 — к 1 марта 1942 г., Центральные авиамастерские — к 1 сентября 1941 г. Строительство всех объектов Института летных исследований планировалось завершить к 1 июля 1942 года.

*Фото из книги В.П.Васина и А.А.Симонова «Испытатели ЛИИ», из личного архива автора и С. Филипенкова.*



*Клуб «Стрела» сегодня*

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Яковлев А.С. Цель жизни. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Политиздат, 1987. — с. 165
2. РГАЭ, ф. 8044, о. 1, д. 502, л. 59-67
3. Громов М.М. На земле и в небе. 3-е изд., доп. и испр. М.: Гласность, 2011. — с. 273-275
4. Громов М.М. На земле и в небе. 3-е изд., доп. и испр. М.: Гласность, 2011. — с. 273-275
5. Самарский филиал РГАНТД, ф. Р-220, о. 3-6, д. 1, л. 1
6. Громов М.М. На земле и в небе. 3-е изд., доп. и испр. М.: Гласность, 2011. — с. 275-277

*Продолжение следует*