

## К ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ЛЕТНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА И НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941-1945 гг.

TO HISTORY OF CREATION OF FLIGHT AND  
RESEARCH INSTITUTE AND SOME ASPECTS  
OF ITS ACTIVITY IN DAYS OF THE GREAT  
PATRIOTIC WAR 1941-1945

*T. Khaustova*

**Annotation**

Author in article examines the questions of education and activity of Flight and Research Institute in days of the Great Patriotic War. The special attention is given to researches and Institute tests in 1941–1945, and also to a contribution which was brought by employees and pilots of Institute in the Victory over Germany.

**Keywords:** Great Patriotic War, history of aviation, Stakhanovo's settlement, Zhukovsky, Moscow region, Flight and Research Institute, TSAGI

*Хаустова Татьяна Юрьевна  
Московский государственный  
гуманитарный университет  
имени М.А.Шолохова*

*Аннотация*

В статье рассматриваются вопросы образования и деятельности Летно-исследовательского института в годы Великой Отечественной войны. Особое внимание уделяется исследованиям и испытаниям Института в 1941–1945 гг., а также вкладу, который внесли сотрудники и летчики ЛИИ в Победу над фашистской Германией.

*Ключевые слова:*

Великая Отечественная война, история авиации, поселок Стаханово, Жуковский, Московская область, Летно-исследовательский институт, ЦАГИ.

История Летно-исследовательского института неразрывно связана с историей Центрального аэрогидродинамического института. Еще в 1919 году Н.Е.Жуковский обратился во Всероссийский Совет народного хозяйства с предложением организовать в ЦАГИ\* "Летный отдел".

\* В 1919 году ЦАГИ еще базировался в Москве.

Такое подразделение было создано, став в итоге Отделом эксплуатации, летных испытаний и доводок (ОЭЛИД) ЦАГИ. После реорганизации подразделение, которое отвечало за разработку методов летных испытаний, за их организацию и проведение, получило название "8-й отдел", который базировался на территории, прилегающей к Центральному аэродрому в Москве. Несомненно, это было весьма удобно, поскольку конструкторы, испытатели, эксплуатационники и другой вспомогательный персонал находились в постоянном контакте друг с другом. Но близость аэродрома к городской застройке и его небольшие размеры заставила руководство страны в апреле 1935 года принять решение о постройке специального испытательного аэродрома, который бы находился за пределами Москвы, но был легко доступен.

В Постановлении Совета Труда и Оборона от 26 августа 1936 года уже были утверждены "объем и сроки строительства научно-исследовательских лабораторий и сухопутного аэродрома ЦАГИ на Раменском участке" [1, с.7] вблизи Центрального аэрогидродинамического института.

В 1939 году советское командование было весьма встревожено развернутой милитаризацией Германии. Понимая, что СССР сильно отстает от нее в плане развития авиационной промышленности, в стране было ускорено строительство новых заводов, ОКБ, разработка новых самолетов и более мощных двигателей. В то время на авиационных заводах были цеха летных испытаний, а в нескольких ОКБ – летно-доводочные подразделения. Но этого действительно было мало. Была необходимость иметь такой орган, который бы помогал промышленности в кратчайшие сроки доводить опытные объекты до серийного производства. И именно Летно-исследовательский институт "при полном развертывании своей производственной базы, лабораторий, аэродрома и при полном штате коллектива должен осуществлять эту задачу" [2].

И в 1940 году группа ведущих ученых ЦАГИ во главе с А.В.Чесаловым и летчиком-испытателем М.М.Громовым обратились к И.В. Сталину с просьбой о необходимости создания специализированного научного центра, который бы отвечал за методы летных исследований и испытаний и был в состоянии не только проводить сложные исследования, но и оказывать помощь летно-испытательным подразделениям ОКБ и т.д. Данная просьба Сталиным была удовлетворена, и 13 июня 1940 года вышло постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) об организации института летных исследований НКАП. Позже согласно этому постановлению приказом наркома авиационной промышленности А.Шахурина № 104 от 8 марта 1941 года\* было утверждено "Положение об институ-

те летных исследований НКАП" и выделении институту средств, необходимых для осуществления всех возложенных на него данным положением задач от 28 марта 1941 года.

\* Этот день считается Днем рождения ЛИИ.

В Постановлении Совнаркома и Положении речь идет об Институте летных исследований, аббревиатура которого обозначает ИЛИ. В русском языке слово "ИЛИ" означает: толи будет, толи нет, т.е. какую-то неопределенность. Поэтому было решено букву "Л" перенести на первое место и называть научный центр Летно-исследовательским институтом – ЛИИ. [3]

Место, выбранное для размещения научно-экспериментальной базы ЛИИ оказалось не самым удачным: с одной стороны территория института упиралась в Москва-реку, с другой – в дачный поселок Кратово, с третьей – в село Новорождественное. Еще в 1939 году здесь, в поселке Стаханово (ныне – город Жуковский), был сооружен аэродром, два ангара и взлетно-посадочная полоса, длиной около двух километров.

Как говорил А.В. Чесалов в своем обзорном докладе по работам ЛИИ на конференции Народного Комиссариата обороны в 1942 году, "...первоначально Институт представлял собою конгломерат лабораторий и отделов, выделенных из ЦАГИ, где эти лаборатории были в значительной мере в загоне, благодаря специфики их работы. Это относится к лабораториям: винто-моторной группы, вооружения и спецоборудования. В ЦАГИ они являлись в значительной мере чужеродными телами, так как не были органически связаны с основной тематикой этого Института" [2].

Первым директором Института был назначен выдающийся летчик-испытатель, Герой Советского Союза М.М. Громов\*.

\* Громов Михаил Михайлович (1899–1985) – сов. лётчик, генерал-полковник авиации (1944), профессор (1937), Герой Советского Союза (1934). В Советской Армии с 1918. В 1940–41 нач. ЛИИ. Во время ВОВ был командиром авиадивизии, командующим ВВС фронта, командующим Воздушными армиями. С 1944 начальник Главного управления боевой подготовки фронтовой авиации, в 1946–49 зам. командующего Дальней авиацией, затем (до 1955) на руководящей работе в МАП. Награжден 4 орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, 4 орденами Красного Знамени, орденами Суворова 2-й степ., Отечественной войны 1-й степ., 3 орденами Красной Звезды, медалями. Имя Громова присвоено Лётно-исследовательскому институту.

При нем были освобождены корпуса туберкулезного санатория от больных, где и разместились новые лаборатории ЛИИ. Из ЦАГИ в ЛИИ была переведена значительная часть сотрудников 8-го отдела и ряда других подразделений, всего около 1500 человек. ЛИИ было передано 50 единиц летной техники. Состоял институт из научных лабораторий, летной части и хозяйственных подразделений.

В составе руководства ЛИИ и его подразделений бы-

ли А.В.Чесалов, А.Б.Юмашев, М.А.Тайц, В.С. Ведров, А.П.Чернавский, Н.С. Строев, Д.И.Антонов, И.Ф.Козлов, С.И.Турецкий, Л.Л.Тартаков, Н.Т.Коробан, Д.М.Мирский, М.С.Егоров, И.В.Остославский, В.Ф.Юргенс и другие. Многие из сотрудников приезжали на работу из Москвы. Например, М.М.Громов и А.Б.Юмашев, также проживающие в Москве, до Института добирались так: прилетали из Москвы утром и возвращались вечером на самолетах Ме-108, УТ-2 или У-2.

Приближалась война. И, несмотря на то, что до войны с Германией оставалось несколько месяцев, за этот короткий срок было сделано немало для становления нового института.

Были проведены исследования факторов, определяющих хорошие пилотажные качества самолета с точки зрения летчика. Эти исследования и заложили основу отечественной авиационной эргономики (Ю.К.Станкевич). Также огромное значение имели разработка метода определения характеристик бокового движения самолета, выполненная тем же Станкевичем, и анализ устойчивости продольного движения самолета с автопилотом, проведенный В.А.Котельниковым.[1,с.10]

Таким образом, можно сказать, что рождение и формирование ЛИИ пришлось на суровые годы Великой Отечественной войны, которая в корне изменила характер работы института. Уже в начале войны около ЛИИ и рядом находящегося ЦАГИ с наступлением темноты можно было наблюдать полеты осветительных ракет и САБов – светящихся авиационных бомб. Руководство ЛИИ усилило охрану и были приняты меры "к еще большей бдительности" [4,с.281], по защите предприятия от возможных вражеских акций. Был ужесточен режим допуска на территорию.

"Однажды вечером, когда начало смеркаться, мы возвращались из Наркомата на машине. Приближаясь к институту, мы заметили, что около Москвы начали мелькать вспышки огоньков. Это был первый налёт немцев на Москву" [4,с.281], – пишет в своих воспоминаниях М.М.Громов. Тогда же в Институте из летчиков-испытателей была организована эскадрилья ночных истребителей в составе авиации ПВО Московского военного округа, возглавил которую А.Б.Юмашев\*.

\* Юмашев Андрей Борисович (1902–88) – советский лётчик-испытатель, генерал-майор авиации(1943), Герой Советского Союза (1937). В 1940–41 зам. начальника ЛИИ. Уч. Отечественной войны. В ходе войны был командиром авиаполка, командиром авиакорпуса, зам. командующего воздушными армиями. С 1944 начальник управления истребительной авиации Главного управления боевой подготовки ВВС, с 1946 в запасе. Юмашеву присуждена медаль де Лаво (ФАИ). Депутат ВС СССР 1937–1946 гг. Награжден 2 орденами Ленина, 5 орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, медалями.астник Великой Отечественной войны. В ходе войны был командиром авиаполка, командиром авиакорпуса, зам. командующего воздушными армиями. С 1944 начальник управления истребительной авиации Главного управления боевой подготовки ВВС, с 1946 в запасе. Юмашеву присуждена медаль де Лаво (ФАИ). Депутат ВС СССР 1937–1946 гг. Награжден 2 орденами Ленина, 5 орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Самолеты усиленными темпами стали приводить в боевое состояние. Помимо эскадрильи была основана рота охраны аэродрома, состоявшая из инженеров и техников ЛИИ.

В своих воспоминаниях М.М.Громов пишет, что тактика немцев была "довольно симптоматична" [4,с.281], так как налетов на ЛИИ и ЦАГИ они не совершали, а бомбили Москву. Михаил Михайлович, чувствовал, что находится не в своей тарелке, он хотел заняться чем-то другим. И однажды таковой случай ему представился: "Я услышал, что СССР может получить в США четырёхмоторные бомбардировщики "Боинг-21" – "летающие крепости" [4,с.281], – пишет Громов. По этому поводу он обратился к наркому авиационной промышленности А.И. Шахурину, а тот в свою очередь к Сталину, который дал согласие на передачу ЛИИ А.В.Чесалову\*.

\* Чесалов А.В. (1898–1968) – советский учёный в области аэродинамики и лётных испытаний самолётов. Генерал-майор ИАС (инженерно-авиационной службы, 1944), доктор технических наук (1959), заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1943). Один из основателей ЛИИ. В период 1943–47 года – начальник ЛИИ. Разрабатывал методику лётных испытаний самолётов и авиадвигателей, вибраций самолёта в полёте. Обучался полётам, участвовал в лётных испытаниях и дважды был вынужден аварийно покинуть самолёт. Участник подготовки рекордных полётов М.М. Громова, В.П. Чкалова, В.С. Гризодубовой и др. В годы Великой Отечественной войны проводил работу по лётным испытаниям и совершенствованию боевых самолётов. Лауреат Государственной премии СССР (1943). Награждён орденами Ленина, Отечественной войны 1-й степени, Трудового Знамени и Красной Звезды.

Так М.М.Громов возглавил делегацию в Америку за самолетами, после чего перешел на работу в Министерство авиационной промышленности. Институт тогда возглавил все же полярный летчик, Герой Советского Союза В.С.Молоков, а через два года начальником ЛИИ стал Чесалов. Таким образом, Лётно-исследовательский институт "стал базой для разработки методов лётных испытаний в области аэродинамики, аэроупругости, силовых установок и бортового оборудования" [5].

В своей статье А.Д.Миронов отмечает, что "специфика деятельности ЛИИ состоит в том, что результаты его работы в значительной мере определяются составом и использованием располагаемого самолетного парка" [5]. Так, по сохранившимся журналам регистрации полетов удалось определить тот самолетный парк, которым располагал в то время Институт.

Весной, непосредственно перед войной, Институт насчитывал около 60 единиц лётной техники, которую условно можно разделить на несколько подгрупп:

- ◆ новейшие боевые самолеты (Миг-3, Як-1, Пе-2);
- ◆ самолеты предыдущего поколения (СБ, У-2, И-15, И-153);
- ◆ несколько видов немецких самолетов, закупленных у Германии в 1939 году;
- ◆ новые опытные самолеты, которые были разра-

ботаны в тех ОКБ, в которых не было возможности испытывать их самостоятельно;

- ◆ летающие лаборатории, созданные в Центральном аэрогидродинамическом институте.

Перед войной количество испытательных полетов составляло – 400–500 в месяц. Так, например, тренировочные полеты на У-2 выполнялись вплоть до 21 июня 1941 года. Из-за нападения немцев ненадолго пришлось прекратить полеты. Так, не было полетов 22, 23 и 24 июня. А уже 25 числа был совершен первый полет военного времени. Его выполнил летчик Шелест на десантном планере ДТ-2. 26 июля на самолете Пе-2 Галлаем, Мироновым и Троицким был совершен полет "по исследованию причин преждевременного срыва потока на крыле при больших углах атаки" [5]. Продолжались тренировочные работы. По сравнению с довоенным временем количество испытательных полетов увеличилось вдвое. Так Лётно-исследовательский институт работал в первые дни войны.

Но уже в июле 1941 года, по решению Государственного комитета обороны, началась эвакуация предприятия, которая несколько "выбила Институт из колеи, лишила базы, заставила людей и аппаратуру разбросать по разным заводам и филиалам" [2]. В июле 1941 года состоялся первый выезд эшелона и перелет ряда самолетов в Казань, позже в октябре–ноябре – в Новосибирск. В Стаханове остался лишь небольшой коллектив Института, члены которого, в основном, выполняли роль связных, а так же некоторые срочные работы. Так в 1941 году через руки данных сотрудников прошло около 130 самолетов.

Сотрудникам, эвакуировавшим ЛИИ, пришлось пережить очень большие трудности. Одними из активных организаторов эвакуации были П.С.Анищенков и М.А.Тайц\*, начальник аэродинамической лаборатории, которым на время эвакуации пришлось приостановить все свои исследования.

\* Тайц Макс Лазаревич – Несмотря на огромную загруженность, Макс Аркадьевич делал все возможное, чтобы завершить начатую им еще в ЦАГИ работу по определению лётных характеристик самолетов с поршневыми двигателями с наддувом и винтом изменяемого шага, в которой так теперь нуждалась наша промышленность. Во время войны эта работа широко использовалась при испытаниях, связанных с улучшением лётных характеристик самолетов и при их контроле с целью поддержания на необходимом уровне. Большое значение имела в те годы работа по определению влияния различных технологических и конструктивных факторов на лётные характеристики самолета. Это было вызвано тем, что большинство эвакуированных на восток страны авиационных заводов нередко работали там под открытым небом и использовали далеко не кондиционные материалы при изготовлении деталей самолета и двигателя. По инициативе и под научным руководством Тайца Николаем Сергеевичем Строевым была выполнена эта важная работа, которая потом стала его кандидатской диссертацией. В 1944 году под общим руководством Тайца было выпущено 2-е издание "Руководства для конструкторов". Деятельность М.А. Тайца во время войны была высоко оценена нашим правительством: он был награжден орденом Отечественной войны 1-ой степени, орденом Ленина и медалью "За оборону Москвы".

В Казани и Новосибирске продолжались летно-экспериментальные работы и теоретические исследования. Необходимо было поддержать на достигнутом уровне крупносерийное производство самолетов, усовершенствовать их летные и боевые качества, внедрить в производство и эксплуатацию новые улучшенные образцы самолетов. Для оперативного участия в этих работах по решению Госкомитета обороны в феврале 1942 года в поселке Стаханово создали филиал ЛИИ. А начиная с весны того же года из-за сокращений филиалов в Казани и Новосибирске ЛИИ постепенно возвращается на свою старую базу в поселок Стаханово. Основой для работы Института стал приказ Народного Комиссара, который ориентировал силы всех Научно-исследовательских Институтов на повышение боевых качеств серийных самолетов. Вся работа шла в тесном контакте с ОКБ и ЦАГИ.

В 1942 году работы велись главным образом по линии истребительной авиации. Каждый серийно выпускаемый на заводе самолет проходил сдаточные испытания. Они проводились летчиками завода и летчиками военной приемки. При таких испытаниях проверяли главным образом работоспособность самолета, двигателя, оборудования и вооружения. Частично оценивались и летные качества. При этом могли остаться незамеченными ухудшение летных характеристик самолета, вызванное различными производственными дефектами.

В связи с этим по решению Наркома авиационной промышленности были введены вначале ежемесячные, а затем и ежеквартальные выборочные контрольные испытания одного из самолетов каждого серийного завода из числа принятых "по бою" и установленных на "линейку готовности" к отправке. Проведение испытаний возлагалось на ЛИИ. Начальником института на заводы были командированы наиболее опытные ведущие инженеры. После того, как методология контрольных испытаний была разработана ЛИИ и изданы инструкции, испытания стали проводиться на заводах. За ЛИИ был сохранен контроль за их проведением. Но для проведения особо значимых испытаний к ОКБ часто прикомандировывались летчики-испытатели Института. Контрольные испытания, проводившиеся в течение всей войны, обеспечило сохранение высоких боевых качеств серийных самолетов. Такие испытания в ЛИИ прошло много типов боевых самолетов: Як-1, Як-3, МиГ-3, ЛаГГ-3, Ла-5, Ил-2, Ил-10, Пе-2, Пе-3, Ил-4, Ер-2, Ту-2 и другие. Производились исследования отечественных планеров, иностранных самолетов, получаемых по лендлизу, трофейных машин немецкого производства, опытных боевых машин (Ар-2, ТиС, ДИС и т.д.), а также большой группы десантных планеров. Особую сложность представляли испытания на больших углах атаки и в штопоре самолетов УТИ-4, ЛаГГ-3 и Пе-2.

В этих работах участвовали известные летчики-испытатели С.Н.Анохин, М.Л.Галлай, В.Л.Расторгуев, Л.И.Тарощин, В.П.Федоров, И.И.Шелест, В.Н.Юганов,

Н.В.Адамович, М.К.Байкалов, И.М.Пашковский и другие.

Самолеты, поступающие в Институт на испытания, обладали огромным количеством недостатков. Специалистам ЛИИ приходилось в кратчайшие сроки решать такие проблемы как: недобор скорости, дальности, небольшое расстояние работы радиосвязи, охлаждение двигателей, плохая работа карбюраторов и т.д. Хотелось бы отметить несколько испытаний, проведенных инженерами и испытателями института. Это в первую очередь разработка системы "холодного запуска" самолета (т.е. летчикам перед вылетом при низких температурах в зимнее время не нужно было долго прогревать двигатель), которая достигалась путем добавления определенного количества бензина в двигательное масло самолета перед его выключением. Также в 1942–1943 гг. в Институте была разработана система "подачи в бензобаки "нейтральных" (выхлопных) газов двигателей, превысившие боевую живучесть самолетов" [5]. Была снижена опасность взрыва самолетов в случае его повреждения при боевых действиях и т.д.

Таким образом, среди огромного числа работ, проведенных Летно-исследовательским институтом следует особо выделить следующие:

- ◆ весь комплекс работ по контрольным испытаниям, в ряде случаев значительно увеличивший летно-боевые свойства самолетов только за счет своевременного улучшения качества производства;
- ◆ решение вопросов о запуске холодных моторов в зимнее время;
- ◆ разработка прицельного приспособления для бомбометания, автоматически решающего задачу о выборе угла прицеливания и автоматически сбрасывающего бомбу, что приводит к большому уточнению бомбометания и сильно понижает требование к квалификации штурмана;
- ◆ комплекс работ по улучшению, упрощению и повышению надежности электро- и радиооборудования самолета, проведенных в промышленности и инструктаж по правильной эксплуатации радиооборудования в 1, 3, 6 и 15 Воздушных армиях;
- ◆ комплекс работ по устранению ряда эксплуатационных, производственных и конструктивных дефектов. [2]

Исследования проводили даже в самых неожиданных направлениях. Так, на большинстве самолетов были зафиксированы отказы бортового оборудования. Их причины были выявлены, ими оказались механические разрушения элементов проборов. П.Л.Ерухимович и И.К. Жигелев выяснили, что основной причиной поломки является то, что амортизация шасси всех самолетов была разработана в расчете на более или менее ровные бетонные взлетно-посадочные полосы, но в основном эти полосы были грунтовые, неровные. Было решено просто изменить количество жидкости, заливаемой в амортизатор, и

давление воздуха в нем, ввиду чего амортизация на самолетах стала мягче и поломки сократились.

Эксплуатация самолетов на грунтовых аэродромах также вызвала проблему быстрого выхода из строя двигателей под воздействием пыли. В итоге исследований, специалисты ЛИИ и ЦАГИ создали образцы воздушных фильтров, которые не снижали мощности двигателя в полете.

По словам А.В. Чесалова "работа по повышению эксплуатационных и летных качеств самолетов, неизбежно поднимающая вопрос о самолете, как о целостном комплексе, очень сильно сплотила Институт, как единую организацию. Вместо конгломерата отдельных лабораторий мы сейчас имеем целый единый Институт, лаборатории и отделы которого находятся в тесном деловом контакте. В значительной мере пришлось пересмотреть методику летных испытаний именно с точки зрения увязки отдельных раздробленных испытаний отдельных агрегатов и испытаний всего самолета, как комплексного целого, в котором слиты воедино: планер, мотор и оборудование" [2]. Но также Чесалов отмечал и ряд недостатков ЛИИ, которые мешали выполнению возложенных на ЛИИ задач. Он считал, что необходимо было увеличить мощность института по следующим направлениям:

- ◆ усилить основной костяк руководящих исследовательских работников и состава вспомогательных работников в 2–3 раза; расширить самолетный парк\*;

\* В 1942 году ряд работ был затянута или не произведен из-за нехватки материальной части, запасных моторов и частей, а еще ряд работ приходилось проводить на чужой площадке.

- ◆ расширить производственную базу, главным образом по линии квалифицированных рабочих в 8–10 раз;

- ◆ расширение производственной площади Института и рабочих зданий\*;

\* В 1942 году использовалось всего 30% от всей площади института, не смотря на то, что объем работ был гораздо больше.

- ◆ создание новых лабораторий для научной разработки вопросов эксплуатации.

В то время как ЛИИ был в эвакуации, аэродром обустроивался. В 1941 году на аэродроме ЛИИ были установлены кинотеодолиты Kth-41 фирмы "Аскания" и создана первая в стране кинотеодолитная база для определения взлетно-посадочных характеристик самолетов и определения аэродинамических погрешностей измерителей скорости и высоты полета. Средства СОН-3, СОН-4 и Kth-41 были опробованы на первом полигоне под Ташкентом в 1944–1945 гг., который был создан для летных испытаний крылатой ракеты генерального конструктора В.М. Челомея, сбрасываемой с самолета ТБ-3. У истоков этих работ стояли сотрудники ЛИИ.

Однако уже в октябре 1941 года жизнь в поселке за-

метно оживилась. Аэродром ЛИИ заняли части авиации дальнего действия генералов В.А. Лебедева и Г.С. Счетчикова. Службы аэродрома обеспечивали работу этого боевого соединения. В ангарах и подсобных помещениях разместили авиационно-ремонтные мастерские, в которых производили ремонт боевых самолетов авиационных войсковых частей. В связи с этим немцы предпринимали попытки вывести аэродром из строя, путем сброса фугасных и зажигательных бомб. Но, как правило, серьезных последствий эти попытки не имели.

А после полного возвращения ЛИИ из эвакуации в 1943 году к его работе прибавляется решение комплекса вопросов, связанных с освоением больших высот полета. Аэродром стал работать с колоссальной нагрузкой.

Ученым и летчикам, работающим в Институте, нередко приходилось выполнять различные задания высшего командования. Например, в ноябре 1944 года стало известно, что в Ровенской области на одном из аэродромов приземлился немецкий летчик на новом истребителе с двигателем воздушного охлаждения. Наше командование теперь отслеживало за появлением на фронте новых образцов военной техники противника. Туда тут же была отправлена делегация авиационных специалистов, которой и было поручено разобраться с этим самолетом. От ЛИИ были отправлены М.А. Тайц, А.В. Чесалов, В.Я. Молочаев и летчик-испытатель С.Ф. Машковский. После допроса немецкого летчика и осмотра самолета было установлено, что это новый тяжелый истребитель "Фоке-Вульф-А-9", который предназначался для борьбы с английскими бомбардировщиками и по своим характеристикам уступал нашему новому истребителю "Ла-5ФН".

Как только наша делегация покинула аэродром, на следующий день по нему бендеровцами, которые узнали о пребывании там представителей из Москвы, был нанесен удар. Но они опоздали ровно на один день. Нашим специалистам хватило времени на определение характеристик этого истребителя и рекомендаций по методам борьбы с ним.

Так же, нельзя не отметить, что одним из направлений деятельности Летно-исследовательского института были испытания и доводка боевых самолетов, поступающих на вооружение Соединенных Штатов Америки и Великобритании. Были исследованы такие самолеты как: истребители Аэрообра, Таннерболт, Мустанг, Харрикейн, бомбардировщики Москито, Бостон, Либереитор, Стирлинг.

Итак, за годы войны в Летно-исследовательском институте в поселке Стаханово было испытано и исследовано более 500 боевых самолетов и десантных планеров, разработаны методические рекомендации по проведению испытаний для серийных заводов и ОКБ. Что касается летно-испытательной деятельности, то она продолжалась и в последние дни войны; можно отметить, что 7 марта было произведено 20 испытательных полетов, а 4

мая – 9. Последний испытательный полет военного времени был произведен Гринчиком 6 мая 1945 года на самолете Ла-7.

Весть о полной капитуляции фашистской Германии пришла в поселок в 2 часа ночи 9 мая 1945 года. Началось постепенное возвращение к мирной жизни. После окончания Великой Отечественной войны важнейшей задачей всей авиационной промышленности стало создание реактивной авиации. Летные испытания первых отечественных реактивных истребителей, создавались в конце 40 – начале 50-х годов в ОКБ А.И. Микояна, С.А. Лавочкина, А.С. Яковлева, проводились на летно-испытательных станциях в тесном взаимодействии с учеными, инженерами и летчиками ЛИИ. Хотя, интересно отметить, что работы по реактивной авиации начались еще до окончания войны. Например, 22 апреля 1945 года в ЛИИ была сформирована лаборатория реактивной техники, которую возглавил Тайц.

Работа коллектива Института в годы Великой Отечественной войны и его отдельных сотрудников многократно отмечалась приказами Наркома и указами Президиума Верховного Совета. Наиболее крупные награждения были в апреле и в августе 1944 года. Апрельских наград были удостоены летчики-испытатели Адамович Н.В.,

Галлай М.Л., Гимпель Е.Н., Ефимов А.А., Кудрин Б.Н., Савельев Д.И., Тарощин Л.И., Тютюрев А.М., инженеры Калачев Г.С., Коробан Т.Н., Руднев В.Е., Павлов А.В. и другие; а в августе были награждены такие ученые и специалисты по эксплуатации самолетов, как Деренковский А.С., Егоров М.С., Косточкин В.В., Орлов П.П., Пилюгин Н.А., Прокофьев П.П., Сагинов В.Н., Строев Н.С., Сувилов Н.П., Тартаков Л.Л. и Филизон Н.П. Были удостоены правительственных наград 40 специалистов Института, среди которых Тайц М.А., Ведров В.С., Карпович Д.И., Котельников В.А., Панкратов В.С., Поярков Г.И., Герасимов М.И., Молочаев В.Я., Уткин В.В., Остославский И.В., Чесалов А.В., Знаменский С.И., Лимар П.С., Лапин А.А. и другие. Наградами удостоены так же летчики-испытатели Гринчик, Шиянов, Галлай, Рыбко, Анохин.

А 16 сентября 1945 года указом Президиума Верховного совета СССР награды удостоен был весь коллектив. Летно-исследовательский институт был награжден за образцовое выполнение заданий правительства по испытанию боевых самолетов орденом Красного Знамени, которым в то время награждали исключительно участников боев или боевые соединения. Вот так, по достоинству был оценен вклад Летно-исследовательского института в дело Победы над злейшим врагом, фашистской Германией.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Летно-исследовательский институт. События. Люди / Коллектив авторов. – М.: Машиностроение, 2001.
2. Обзорный доклад А.В. Чесалова по работам ЛИИ на конференции Народного Комиссариата Авиационной промышленности, 1942 г. // Музей Авиационной славы МОУ Гимназии №1 им. Заслуженного летчика-испытателя, Героя Советского Союза Э.П.Княгиничева, г.Жуковский Московской области.
3. Шогин Ю.М. Легендарный советский летчик, стоявший у истоков создания ЛИИ// На земле и в небе. Авт. Громов М.М.; М., 1999 год.
4. Громов М.М. На земле и в небе. –М.: "Гласность-АС", 2005.
5. Миронов А.Д. Летно-исследовательский институт имени М.М.Громова в годы Великой Отечественной войны // Единство фронта и тыла в Великой Отечественной войне (1941–1945). Материалы Всероссийской научно-практической конференции 21–22 апреля 2005 г., Москва, изд-во Академия, 2007 год.

© Т.Ю. Хаустова, ( tu.zatravkina@gmail.com ), Журнал «Современная наука: Актуальные проблемы теории и практики»,

