

ИСТОРИЯ ЛЁТНО-ИСПЫТАТЕЛЬНОГО ЦЕНТРА

I ПЕРИОД с 1932 г. по 1945 г

Наш Лётный Центр –
гордость неба русского,
и в гарнизоне нет
ни одного, кто б
не гордился тем, что
нам доверено чтить
имя В.П.Чкалова,
величье дел его.

4 марта 1932 года – день рождения войсковой части А-0156. В этот день в штатах Научно-Испытательного Института Военно Воздушных Сил Рабоче-крестьянской Красной Армии (ВВС РККА) появилась Морская Испытательная Станция (МИС). Целью МИС явились испытания гидросамолётов и самолётов-амфибий. Местом базирования МИС был определён г. Севастополь.

Уже в мае 1932 года были проведёны испытания первого гидросамолёта - лета конструктора Г.М.БЕРИЕВА - морского ближнего разведчика МБР-2, Самолет строился серийно /1300 экземпляров/ и принял активное участие в войне. В МИС прошли испытания многие гидросамолёты ОКБ А.Н.ТУПО ЛЕВА: поплавковый ТБ-III, морские дальние разведчики МДР-2 и морской крейсер МК-1, Здесь же испытывались многочисленные гидросамолёты, строившиеся в СССР по лицензии или купленные за рубежом; итальянские «Савойи», немецкие «Юнкерсы» и «Хейнкель», а также отечественные лёгкие самолёты, поставленные на поплавки По-2П.

В 1936 году МИС НИИ ВВС была передана в Морские Силы РККА и превращена в Авиационный Научно-Испытательный Институт Морских Сил РККА. Во второй половине 30-х годов в части прошли испытания гидросамолётов ОКБ Г.М.БЕРИЕВА морского дальнего разведчика МДР-5, морского ближнего разведчика МДР-7, катапультных палубных разведчиков КоР-1, КоР-2: гидросамолёта И.В.ЧЕТВЕРИКОВА Че-2, морского тяжелого бомбардировщика МТБ-2 ОКБ А.Н.ТУПОЛЕВА, торпедоносца ОКБ С.В.ИЛЬЮШНА ДБ-ЗТ.

С 1937 года наша часть именовалась как Лётно-Испытательный Институт ВВС ВМФ. 6 мая 1941 года институт начал перебазирование из Севастополя в г.Осипенко /ныне г.Бердянск/, а 1 сентября 1941 года в г.Астрахань.

В 1942 году ЛИЦ ВВС ВМФ преобразован в Лётно-Испытательную Станцию и перебазирован в с.Ершовка Удмурдской АССР.

В 1943 году Лётно-Испытательная Станция вновь преобразована, теперь - в Научно-Испытательный Институт ВВС ВМФ.

В годы войны значительно расширилась номенклатура испытываемых

Самолетов. Перед самым началом войны были испытаны конуса на самолетах И-16 и Че-2 на больших скоростях, В 1942 году проведёны государственные испытания Су-2 на лыжном и колесном шасси, испытан штурмовик Су-6 и КоР-2 на лыжах, государственные испытания МДР-6, испытано вооружение на УТ-2.

В 1943 году проведеш контрольные испытания пикирующего бомбардировщика Пе-2. На 20 испытываемых самолетах за месяц было сбито 33 немецких самолета, свои потери составили 4 самолета.

2

В 1944 году испытана американская летающая лодка "Каталина" в санитарно-спасательном варианте, 3 1996 году испытан самолет Ял-4 в перегрузочном варианте, испытан торпедоносец Ту-2 Т.

Начальниками института с 1936 по 1940 год были последовательно майор Н.И.НИКИТИН, военный инженер 2-го ранга БАЛЫКОВ, майор ЕВДОКИМОВ, с августа 1940 по сентябрь 1942 года полковник ХНЫКИН, С сентября 1942 года начальником ЛИС был назначен инженер - полковник НИКОЛЬСКИЙ, С 1945 до 1946 года начальником ЛИИ ВВС ВМФ был полковник Г.И.ХАТИАШВИЛИ.

Таким образом основной задачей, решаемой частью в период с 1932 по 1945 год стали испытания гидросамолетов, как и было задумано при создании части.

Из прошедших испытания гидросамолетов активно приняли участие в Великой Отечественной войне МБР-2, Р-5П, По-2П, МТБ-2, Че-2, МДР-6, Ве-4, ГСТ «Каталина».

В это же время были испытаны колесные самолеты торпедоносцу ДБ-3Т, Ту-2Т, ближний бомбардировщик Су-6, сыгравшие исключительно важную роль в войне.

Особенностью военного периода в истории части является и то, что ей поручались испытания по определению отдельных характеристик любых других типов боевых самолетов, ранее никогда не проходивших испытания в части И-16, Як-1, Ла-5 ФНГ, Пе-2, Ил-2, Су-2, "Бостон" « Все они выпускались большими сериями и сыграли заметило роль в разгроме врага.

II ПЕРИОД с 1946 г. по 1960 г

В 1945 году Испытательный Институт Морской Авиации НИИ-15 ВВС ВМФ был перебазирован из Баку в Ригу. А в 1942 году из Риги в Феодосию. Весь этот период институт возглавлял инженер - полковник Р.М.СОБЧЕНКО. В 1954 г НИИ возглавил генерал-майор авиации П.И.СУЧКОВ, в 1955 г начальником НИИ был назначен генерал-майор ИТС М.Н.МИШУК, а в 1956 г генерал-полковник авиации В.В. ЕРМАЧЕНКОВ, при этом Институт передан в подчинение ВВС и стал именоваться НИИ-15 ВВС. Часть служб управления.* испытательные отделы были переведены в г. Ленинград, В Феодосии образован Летно-Испытательный Центр НИИ-15 ВВС во главе с Героем Советского Союза генерал-майором авиации Г.В.ПАВЛОВЫМ, которого в 1959 г сменил генерал-майор авиации И.И.ОВЧАРЕНКО.

Первый послевоенный период /1946-1960 гг/ характеризовался следующими основными моментами:

1. Основной базой проведения испытаний уже с 1948 года стала Феодосия, хотя с 1946 по 1952 год НИИ находился в Риге. В Феодосии был сформирован ЛИЦ, создан аэродром и полигон. С 1952 г Феодосия стала базой всего Института;

2. Все гидросамолеты, созданные в эти годы в стране, проходили испытания в нашей части.

3. В этот период значительный объем испытаний пришелся на испытания колесных авиационных комплексов морской авиации.

4. Основным итогом деятельности части в период с 1946-1960 гг были испытания на высоком научно-техническом уровне гидросамолетов, в том числе первого отечественного реактивного гидросамолета Р-1 и первого серийного реактивного гидросамолета Бе-10. В 1956 г, первый вылет на Бе-10 с гидродрома Геленджик выполнил летчик нашей части В.В.КУРЯЧИЙ. Авиация ВМФ в этот период получила новое качественное развитие - наступила эра палубной авиации. Первопроходцами здесь стали вертолеты. Пятидесятые годы - года становления нового вида испытаний в нашей части - испытаний авиационных комплексов корабля.

III ПЕРИОД с 1961 г. по 1979 г.

В начале 1961 года НИИ-15 ВВС был преобразован в две самостоятельные организации. Отделы и службы, базировавшиеся в Ленинграде, были преобразованы а филиал ЦНИИ-30, а ЛИЦ НИИ-15 ВВС преобразован в 3 Управление ГК НИИ ВВС. Таким образом наша часть выйдя из ГК НИИ в 1936 году возвратилась в него в новом качестве. Это преобразование значительно усилило испытательный потенциал части, как за счет более рациональной штатной структуры, так и за счет мощной опоры в виде методической и организационной помощи института. Направленность нашей части на авиационно-морскую технику оставалась главенствующей, хотя решались и другие серьезные задачи.

Проведены многочисленные испытания авиационных комплексов поисково-спасательного назначения самолет-амфибия Бе-12 ПС, самолет Ан-24 ПС, самолет Ан-12 ПС со спасательным катером, десантируемые в районе бедствия. В этих испытаниях в апреле 1976 года впервые в мировой практике были десантированы катера с экипажами на борту.

Именно на шестидесятые и семидесятые годы приходится пора широко* оснащения кораблей ВМФ и судов Морского Флота средствами авиационного обеспечения - АВК /авиационное вооружение корабля/. Составной частью корабля становится корабельный вертолет или самолет вертикального взлета и посадки. Все эти комплексы подлежали испытанию в нашей части.

В 1976 году в первый дальний морской поход вышел авианесущий крейсер нового класса "Киев", Из г. Севастополя в г. Североморск вокруг Европы. Бригада испытателей из нашей части провела в походе испытания на авиационную пригодность корабля с использованием как вертолетов, так и самолета Як-38.

Летчики и инженеры-испытатели в эти годы курировали и экспериментальные разработки, проводимые в МСП и МАП по созданию аппаратов вертикального взлета /ВВА-14/ и экраноплана /"Орленок"/.

Командирам части в этот период были: 1961-1968 гг. - генерал-майор; авиации И.И.ОВЧАРЕНКО, 1968-1982 гг. - генерал-майор авиации А.В.ПРЕС-НЯКОВ Герой Советского Союза.

1. Наша часть все эти годы провала в новом организационном качестве. С 1961 года мы были

преобразована в 3 Управление ГК НИИ ВВС, что значительно повысило испытательный потенциал. Части поручены были испытания основных авиационных комплексов для Авиации ВМФ.

2. Значительно возрос объем испытаний авиационных комплексов спасения на море.

3. В шестидесятые и семидесятые годы приняты на вооружение авиации ВМФ авиационные комплексы нового поколения; «противолодочные, поисково-спасательные, транспортно-боевые, буксировщики минных тралов, боевой палубный самолет вертикального взлета и посадки».

IV ПЕРИОД с 1980 г. по 1995 г.

В этот период активно проводились испытательные работы по комплексам авиационного вооружения авианесущих кораблем-крейсером "Минск", «Баку», "Новороссийск".

Первые посадки и трамплинные взлеты с крейсера выполнили в конце 1989 года наши летчики - на Су-27К Ю.А. СЕМКИН, на МиГ-29К Герой Советского Союза В.Н. КОНДАУРОВ и позже на Су-25УТГ А.Б. ЛАВРИКОВ.

В начале 1980 года были завершены государственные испытания новейшего противолодочного авиационного комплекса Ту-142 М.

Личный состав части принял участие в заводских испытаниях многоцелевого авиационного комплекса самолета-амфибии А-40 "Альбатрос".

Проведены испытания патрульного самолета Ан-72 П, построенного по заказу пограничников. Испытания проводились в районах Камчатки и Северной Земли.

Командирами части в этот период были: с 1982 по 1989 гг. - заслуженный летчик-испытатель СССР генерал-майор авиации Э.М. КОЛКОВ; с 1989 г. - заслуженный летчик-испытатель СССР генерал-майор Й.В. ЖУЧКОВ.

В 1992 году 3 Управление ГК НИИ ВВС было преобразовано в Государственный Авиационный Научно-Испытательный Центр Вооруженных Сил Украины.

В свой 60-летний юбилей часть вновь претерпела организационные изменения. Из 3 Управления ГНИИ ВВС в 1992 году преобразована в Государственный Авиационный Научно-Испытательный Центр Вооруженных Сил Украины.

В свой 60-летний юбилей часть вновь претерпела организационные изменения. Из 3 Управления ГНИИ ВВС в 1992 году преобразована в Государственный Авиационный Научно-Испытательный Центр Вооруженных Сил Украины.

Важнейшими испытаниями в этот период являются совместные с Российской Федерацией государственные испытания транспортного самолета нового поколения Ан-70.

В Центре, впервые в Украине создана школа летчиков-испытателей, которая в 1997 году произвела первый выпуск 11 слушателей.

Летчики-испытатели Центра активно участвуют в престижных авиашоу мирового класса. Они неоднократно выступали в показательных полетах в небе Канады, США, Англии, Киева, Винницы, Кременчуга, Феодосии. Пилотажная группа "Украинские соколы" на шести МиГ-29 являлась

национальной гордостью Украины.

За период своего 83-летнего существования испытательная организация испытала все созданные в стране гидросамолеты и ⁵многие другие боевые авиационные комплексы морской Авиации и приняла участие в испытаниях ряда самолетов и вертолетов для ВВС и в работах по подготовке и осуществлению космических полетов.

В организации служили 15 Героев Советского Союза, из которых двое удостоены этого звания за героизм и мужество, проявленное при испытаниях, 24 лётчика и штурмана удостоены почетного звания заслуженный летчик-испытатель, заслуженный штурман-испытатель, шесть инженеров - лауреаты государственных премий, 45 офицеров защитили диссертации на соискание ученой степени кандидат технических наук, в том числе начальник Центра Заслуженный летчик-испытатель СССР полковник Ю.М.ТИШКОВ, летчиками Центра установлено более 60 мировых авиационных рекордов.

Ныне это Лётно-испытательный Центр, который входит в состав Вооружённых Сил Российской Федерации и в этом году Центру исполнилось 83 года.

Их трудами, их крылами
Сбережён страны покой.
Поднял воинское знамя
Высоко Приморский мой!

Наш Лётный Центр –
гордость неба русского,
и в гарнизоне нет
ни одного, кто б
не гордился тем, что
нам доверено чтить
имя В.П. Чкалова,
величье дел его.

