



## **ВКЛАД НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ ШКОЛЫ ИСПЫТАНИЙ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ В ОСНАЩЕНИЕ ВВС НОВОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКОЙ**

**Юрий БЕЛЯКОВ**, старший научный сотрудник, кандидат технических наук,  
**Владислав БРУСКОВ**, кандидат технических наук,  
**Владимир ПАРИЕВСКИЙ**, кандидат технических наук

21 сентября 2020 года исполнилось 100 лет со дня образования Опытного аэродрома при Главном управлении Рабоче-крестьянского Воздушного Флота – ныне [Государственного летно-испытательного центра им. В.П. Чкалова \(ГЛИЦ\)](#), одного из ведущих центров компетенций современной России, определяющих техническую оснащенность её военной авиации.

Свой вековой юбилей в составе ГЛИЦ отметило и его специализированное подразделение – научно-исследовательское испытательное управление, ведущее историю от динамометрической станции Опытного аэродрома.

При образовании в 1920-м году Опытного аэродрома предполагалось, что при испытаниях будут измеряться мощности двигателя в полёте с помощью динамометрических устройств. Поэтому в опытную часть по тяжёлой авиации была включена динамометрическая станция, на которую возлагалось проведение всевозможных испытаний и исследований двигателей и их агрегатов, винтомоторных групп



## НАЦИОНАЛЬНОЕ ДОСТОЯНИЕ

самолётов и точных механических приборов. Динамометрическая станция положила начало созданию специализированного подразделения по испытаниям двигателей будущего Научно-испытательного института Военно-воздушных сил. Первым заведующим станцией, штат которой состоял из одного человека, был механик Алексей Кондратьевич Запанованный. Ему удалось образовать музей авиационных двигателей (ставший впоследствии классом для обучения лётного и инженерно-технического состава правил эксплуатации авиационных двигателей), а также создать первые в Опытном аэродроме испытательные стенды.

После реорганизации Опытного аэродрома в Научно-опытный аэродром работы по двигателям вела уже винтомоторная лаборатория. Заведующим лабораторией был назначен Р.Л. Бартини (впоследствии известный авиационный конструктор). Специалистами лаборатории проведено значительное количество испытаний по проверке агрегатов двигателей, составлены альбом по известным на то время двигателям, содержащий их основные данные, таблицы характеристик винтов, разработаны формулы двигателей. Осуществлялась разработка описаний, инструкций и руководств по эксплуатации двигателей и их агрегатов.

Основное внимание уделялось испытаниям иностранной авиационной техники. Первым двигателем, поставленным для стендовых (тогда употребляли термин «станковых») испытаний был немецкий BMW-IIIА. Целью являлась проверка надежности работы двигателя

длительными испытаниями (в итоге двигатель отработал 120 ч без дефектов). Следующими были длительные стендовые испытания французского двигателя «Испано-Сюиза»: двигатель испытания не выдержал, разрушился на 53-м часу работы. Это были первые робкие шаги по оценке реальных показателей надежности двигателей самолетов, находившихся на вооружении в частях ВВС.

В октябре 1926 г. Научно-опытный аэродром становится Научно-испытательным институтом ВВС (НИИ ВВС), в составе которого создается винтомоторный отдел. На винтомоторный отдел НИИ ВВС возлагались:

- проведение на своей базе всех видов испытаний двигателей, их агрегатов и винтомоторных групп;

- наблюдение за ходом опытного строительства и участие в первых испытаниях опытных образцов двигателей. С июня 1929 г. на отдел было возложено и проведение всех приемочных (государственных) испытаний опытных образцов двигателей;

- связь со строевыми частями ВВС и оказание им помощи в освоении эксплуатации двигателей и их агрегатов.

Значительное место в плане испытательных работ отдела заняли отечественные двигатели М-11 для учебной авиации и М-17 для разведывательной и бомбардировочной авиации, поступившие в серийное производство в 1926-1927 гг. Затем появились двигатели М-22 и М-25 для истребителей, а также двигатель М-34, который нашел широкое применение на самолетах различного назначения.



Личный состав винтомоторного отдела у испытательного стенда с установленным на нем мотором М-17

Полная версия номера доступна подписчикам журнала «Авианорама»