



**Лётно-Испытательному Комплексу НАЗ  
«Сокол»-филиала АО «РСК «Миг» 80!**

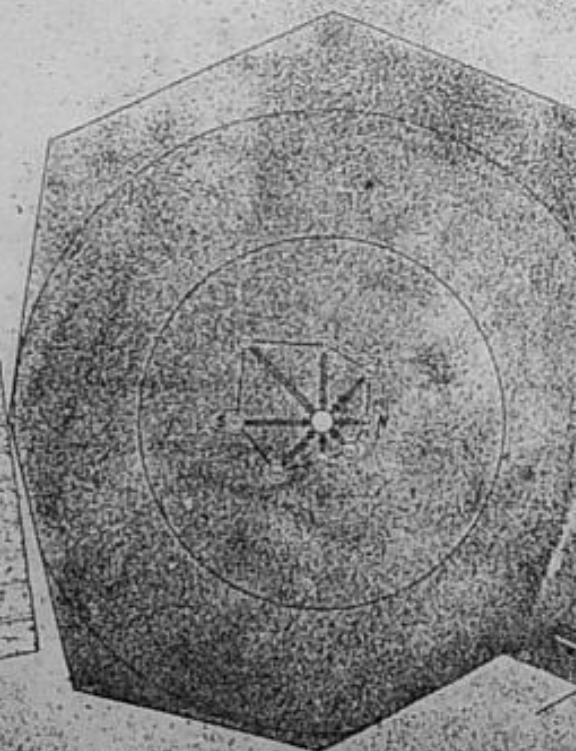
**Историческая справка - результаты  
деятельности и достижения подразделения  
за 80 лет существования:**

1 февраля 1932 года вступил в строй действующих предприятий авиапромышленности СССР Горьковский авиационный завод №21 (7 февраля 1936 года заводу присвоено имя народного комиссара тяжёлой промышленности Григория Константиновича (Серго) Орджоникидзе (ГАЗиСО-ГАПО-НАЗ «Сокол»-филиал АО «РСК«Миг»)).

Ко второй очереди строительства завода относилось возведение сборочных цехов, аэродромных сооружений, вспомогательных и обслуживающих зданий.

Аэродром расположили к югу от завода в форме круга радиусом 550 м. с подходами и уже 10 августа 1932 года был поднят в воздух, испытан и отправлен в воинскую часть первый заводской самолет-истребитель И-5.

# ПЛАН АЭРОДРОМА ПОСЕЛКА И ЗАВОДА — 21



корпус №5  
(сейчас)

| №  | Наименование | Масштаб |
|----|--------------|---------|
| 1  | Аэродром     | 1:1000  |
| 2  | Завод        | 1:1000  |
| 3  | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 4  | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 5  | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 6  | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 7  | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 8  | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 9  | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 10 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 11 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 12 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 13 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 14 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 15 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 16 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 17 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 18 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 19 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 20 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 21 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 22 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 23 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 24 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 25 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 26 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 27 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 28 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 29 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 30 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 31 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 32 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 33 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 34 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 35 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 36 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 37 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 38 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 39 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 40 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 41 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 42 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 43 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 44 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 45 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 46 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 47 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 48 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 49 | Сельхозхоз   | 1:1000  |
| 50 | Сельхозхоз   | 1:1000  |

# **Первый самолёт производства авиазавода №21 - И-5**



# Первая Лётно-Испытательная Станция Горьковского авиазавода (1934)



**11 января 1937 года шеф-пилотом  
авиазавода назначен Герой Советского  
Союза В.П. Чкалов (02.02.1904-15.12.1938).**



В тот период проводились испытания наиболее известного и популярного самолета конструкции Поликарпова Н.Н. И-16. Первый полёт И-16, собранного на заводе, состоялся 16 августа 1934 г. Всего за период производства "Ишачка" (1934-1941) было изготовлено 8495 этих истребителей.

# Авиаконструктор Поликарпов и его самолёт И-16.



7 мая 1938 года для испытаний  
возрастающего количества  
производимых авиазаводом  
самолетов создана ЛИС (летно-  
испытательная станция;  
впоследствии — лётно-  
испытательный комплекс).

**В годы Великой Отечественной войны с  
завода уходили на фронт истребители  
конструкции Семёна Алексеевича Лавочкина  
(11.09.1900-09.06.1960)**





- ЛаГГ-3 (первый полёт 23.01.1941, за период производства заводом ЛаГГ-3 (1941-1942) было произведено 3583 самолёта);
- Ла-5 (21.03.1942, общее количество выпущенных (1942-1944) 11262);
- Ла-7 (конец января-начало февраля 1944, всего выпущено (1944-1945) 4357 самолётов).  
На самолетах Ла-5 воевал трижды Герой Советского Союза И.Н. Кожедуб.

Во время войны - в самые "жаркие" моменты завод бывало ежедневно выпускал по 25-30 истребителей. На аэродроме накапливались ждущие отправки крылатые машины (линейки самолётов доходили до железнодорожной ветки у станции Костариха). Иногда с аэродрома на фронт отправлялись по 50 – 60 истребителей в день.

Через летно-испытательную станцию Горьковского авиационного завода за время ВОВ прошло более 19 тысяч самолетов, то есть каждый четвёртый истребитель, изготовленный заводами СССР для неминуемой победы над врагом, был произведён Горьковским авиастроительным предприятием....

После войны завод перешёл на строительство цельнометаллических поршневых истребителей. Ими стали самолёты Ла-9 (первый полёт произведён летом 1946 года, за годы производства (1946-1948) заводом выпущено 1559 таких самолётов) и его последующая модификация Ла-11, впервые поднявшийся в небо в мае 1947 года. Ла-11 стал последним серийным поршневым истребителем, изготавливаемым СССР. С 1947-го - начала заводом производства Ла-11, до его окончания в 1951 году, было изготовлено 1232 самолёта...



# Эра реактивной авиации



К середине 40-х годов стало ясно, что силовая установка, состоящая из поршневого мотора и воздушного винта, подошла к пределу своих возможностей. Поэтому уже к концу второй мировой войны назрела необходимость перехода на новые силовые установки, использующие реактивную тягу. Шагом к освоению реактивной авиации для нашего завода стал истребитель Ла-15.



Первый самолёт этого типа выкатили из цеха сборки на аэродром 31 декабря 1948 года. Все необходимые испытания Ла-15 прошёл успешно. Летчики любили самолет за легкость в пилотировании. ЛА-15 выпускался на заводе в 1949 году, всего было произведено 188 таких самолётов, не считая опытного экземпляра, произведённого в конце 1948-го...

**В том же 1949 году и началось  
плодотворное сотрудничество ГАЗиСО  
с ОКБ А.И. Микояна...**



Великие советские авиаконструкторы: Артём Иванович Микоян (1905-1970) и Михаил Иосифович Гуревич (1893-1976) - основатели и идейные вдохновители Мига.

На заводском аэродроме проходят  
испытания самолеты,  
отправлявшиеся после удачно  
проведённых тестов в эксплуатацию  
Отечественных ВВС, и  
экспортирующиеся дружественным  
Советскому Союзу/РФ государствам:

# Миг-15



Первый подъём в воздух с ВПП ЛИС  
ГАЗиСО 29.01.1950 г.

Строился на заводе в двух модификациях  
с 1950-1952 годы. Всего произведено  
2148 бортов.

# Миг-17



Первый взлёт 08.05.1952 г.  
Производился с 1952 по 1960 годы в  
4-х модификациях. Всего выпущено  
2516 самолётов.

# **Здание лётно-испытательной станции, 1954 г.**



# Миг-19



Первый советский серийный сверхзвуковой истребитель Миг-19, произведённый ГАЗиСО, совершил первый полёт 25.01.1955 г. с новой ВПП длиной 2 км. и шириной 70 метров, потребовавшейся как раз для проведения испытаний сверхзвукового Миг-19. Самолёт строился на заводе в 4-х модификациях с 1955 по 1960 гг. и за это время было выпущено 1213 таких самолётов.

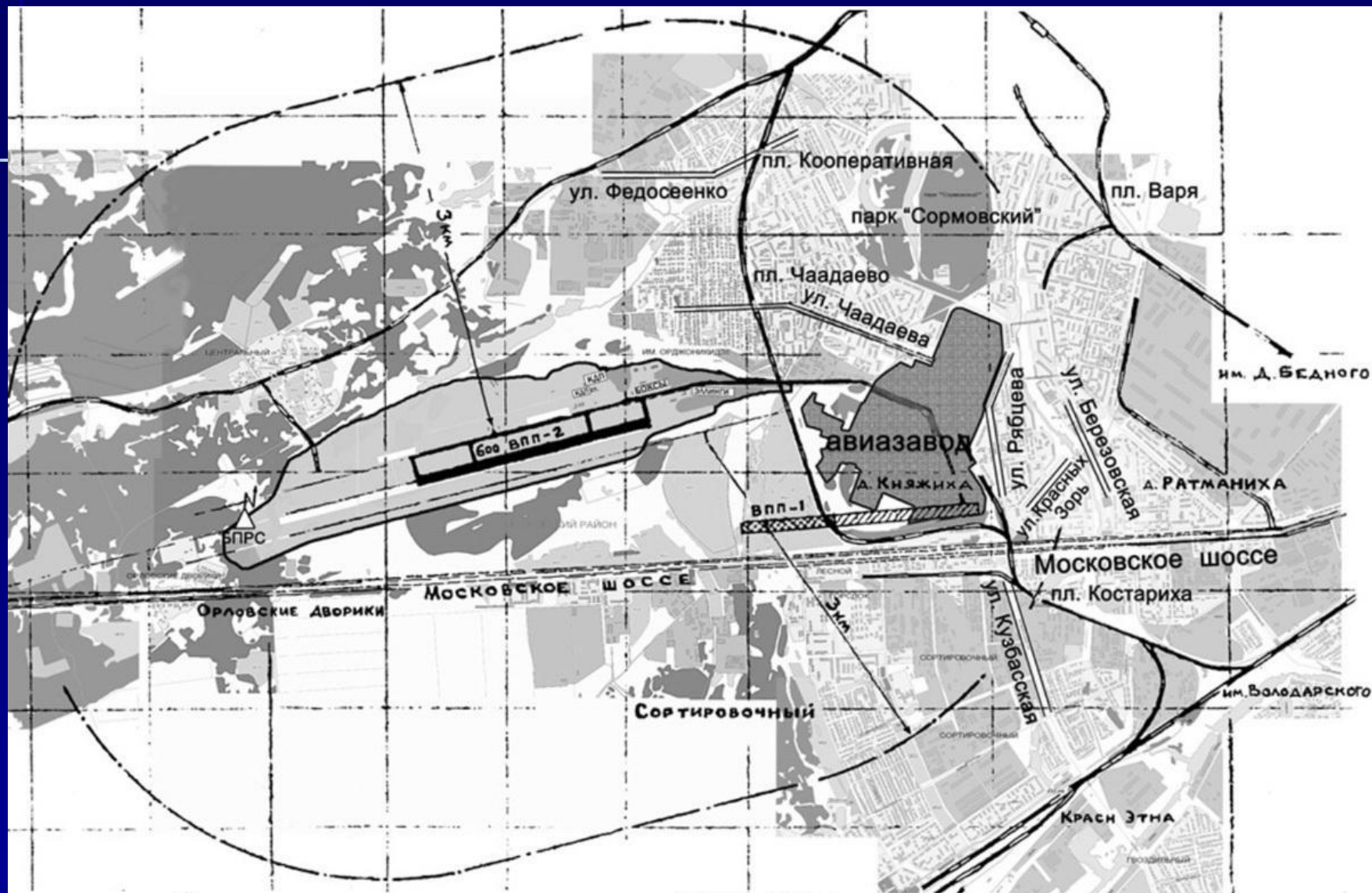


Схема размещения взлетно-посадочных полос ВПП-1 и ВПП-2

# Миг-21



Первый полёт на ГАЗИСО - декабрь 1959 г.  
Самый массовый в мире сверхзвуковой истребитель  
выпускался на нашем заводе с 1959 года в 14  
модификациях. Завершили производство самолёта-  
легенды на последней, самой совершенной модификации  
"БИС" в 1985 году. Всего за 26 лет производства ГАЗИСО  
Миг-21 было выпущено 5532 самолёта-солдата различных  
модификаций.

# Миг-25



Миг-25 - 06.07.1966 г.  
С 1967-го по 1985-й гг. заводом было выпущено 1112 Foxbatов. На Миг-25 установлено 29 мировых рекордов скорости, скороподъёмности и высоты полёта. Самолёт также состоял на вооружении ВВС Алжира, Индии, Ирака, Ливии и Сирии.

# Миг-31



Миг-31 - 29.04.1977 г.

На Миг-31 установлено 19 мировых рекордов по скороподъёмности, скорости и высоты полёта. С 1976-го по 1994 гг. выпущено 533 Миг-31 различных модификаций.

# Миг-29УБ



Миг-29УБ - конец декабря 1985 г. До настоящего времени изготовлено порядка 200 единиц учебно-боевой модификации многоцелевого фронтового истребителя Миг-29.

**Также с аэродрома, уже в Российское время,  
впервые поднимались в небо: 31 марта 1995  
года ближнемагистральный турбовинтовой  
пассажирский самолёт, разработанный КБ**

**Мясищева, М-101Т «Гжель» -**



**25 мая 1995 года первый прототип доработанного  
в Нижнем Новгороде истребителя Миг-21БИС -  
МиГ-21-93 ("Копьё") -**



**30 апреля 2004 года новый учебно-боевой самолёт, полностью разработанный Яковлевским КБ после развала Советского Союза и сделанный нашим авиастроительным заводом «Сокол»,**

**Як-130 -**





В настоящее время коллектив лётно-испытательного комплекса успешно продолжает выполнять наземные и летные испытания модернизированных самолетов Миг-31 в варианте Миг-31БМ.

Испытательный аэродром  
авиастроительного завода «Сокол»  
оснащён современным оборудованием,  
что позволяет принимать самолеты  
различных классов от сверхлегких до  
самых тяжелых - самолёты класса Ан-124  
«Руслан». Имеются специально  
оборудованные места для обслуживания  
и стоянки самолетов. На аэродроме  
выполнен капитальный ремонт взлетно-  
посадочной полосы и проведены работы  
по оснащению современным  
радиотехническим оборудованием с  
автоматизированной системой  
отображения воздушной обстановки.



Эта дорога в небо  
Для кого-то просто бетон...  
Я же слышу приятное эхо,  
Звучит как! - с душой в унисон...  
Три километра «дороги» -  
Вереница прожитых лет:  
В небе лишь только и могут  
Рождаться «Миги» на свет.  
Истребители учат полётам:  
Летают они до того,  
Как небо не станет свободным,  
И встанут они на крыло...  
ЛИС бывает "зверь" шумный,  
Очень громко рычит,  
Как полный пчёлами улей  
И винтокрылом жужжит...

В «МИГе» есть «Сокола» силы:  
Форсаж! Снова рокот и гром!  
Обитель Жуковского мысли -  
ЛИКовский аэродром...



За 80 лет истории летно-испытательного комплекса семи летчикам-испытателям присвоено звание Героя Советского Союза; двум летчикам-испытателям звание Героя РФ; 29 летчикам-испытателям присвоено звание «Заслуженный летчик-испытатель»; многие работники ЛИК за свой труд награждены орденами и медалями.

# Лётчики – Герои СССР



Мифанов  
Николай Григорьевич,  
1957 г.,  
лётчик-испытатель



Миненко  
Леонид Иванович,  
1957 г.,  
лётчик-испытатель



Рябцев  
Борис Иванович,  
1965 г.,  
лётчик-испытатель  
(посмертно)



Гордиенко  
Владимир Гаврилович,  
1971 г.,  
лётчик-испытатель



Чкалов  
Валерий Павлович,  
1937 г.,  
лётчик-испытатель,  
шеф-пилот завода



Вахмистров  
Глеб Борисович,  
1976 г.,  
лётчик-испытатель



Пукhto  
Гелий Александрович,  
1975 г.,  
лётчик-испытатель



Карелин  
Иван Вячеславович,  
1983 г.,  
лётчик-испытатель

7 августа 1997 года двоим лётчикам-испытателям завода: А.Г.Коновалову и В.И.Рахманову за «мужество и героизм, проявленные при испытании специальной авиационной техники» были присвоены высокие звания Героя Российской Федерации с вручением медалей «Золотая звезда».



За всё время существования завода, начиная с 1932 года - его первого лётчика-испытателя Трофима Сергеевича Жукова, через обрамлённую яркими победами и достижениями историю, созданной 80 лет назад заводской лётно-испытательной станции (ЛИК сегодня), прошли более 120 лётчиков-испытателей.



В лучшие времена отряд испытателей мог достигать двух, а порой и трёх десятков лётчиков (50%-заводские, и 50%-военные пилоты, представители от ВВС). Сегодня заводской лётный отряд состоит из 4-х заводских, причём заслуженных лётчиков-испытателей и 2-х лётчиков-испытателей 256-го военного представительства МО РФ, также испытывающих наши самолёты, только уже с точки зрения их непосредственного применения в условиях состояния на вооружении отечественных ВКС (ВВС).

Коллектив летной службы ЛИК – это команда профессионалов, в совершенстве владеющих всеми тонкостями летного мастерства и знающих свое дело на «отлично» -



# Экипаж вертолета Ми-8Т поисково-спасательной службы ЛИК:



Конечно, после вступления «Сокола» в РСК «Миг» сложно говорить о перспективах лётно-испытательного комплекса, тем более что завод превращают в агрегатный, но потенциал у подразделения и его лётного состава остаётся...



Поздравляя с таким серьёзным юбилеем - 80 лет лётно-испытательного комплекса!!!, хочется пожелать всем работникам самого крупного подразделения завода в первую очередь здоровья, и тем кто летает, ощущая на себе всевозможные силы гравитационных перегрузок, и тем кто готовит и обеспечивает безопасность самих полётов. Пусть у вас всегда будет работа! Счастье и уют никогда не покидают ваши дома, а полёты со стремительными взлётами и мягкими посадками не прекращаются...





# Использованная литература

- Книга «Лётчики-испытания-самолёты» Я.А.Исаенко, Н.Д. Левадный, А.М.Элькинбард
- Графическая составляющая – открытые источники сети Интернет, посвящённой бескрайнему миру авиации...



*«Если быть, то быть первым...»*

*Лётчик-испытатель, Герой СССР Валерий Павлович Чкалов*

*"Настоящий лётчик-испытатель должен свободно летать на  
всём, что только может летать, и с некоторым трудом на  
том, что летать не может..."*

*Лётчик-испытатель Сергей Александрович Корзинников*