



Уроки великой истории авиационной промышленности России

Г.В. Новожилов:
«Всё в авиастроении создаётся трудами «авиационной братии» и высшей политической Волей»

Представленное ОАО «Авиапром» в сотрудничестве с научными, конструкторскими, производственными предприятиями и общественными организациями четырехтомное издание истории авиастроения в России охватывает период с зарождения отечественной авиационной мысли в научно-технических разработках М.В. Ломоносова, Н.А. Телешева, А.Н. Лодыгина, А.Ф. Можайского и других гениальных ученых и изобретателей XVIII-XIX веков до перспективных гражданских и военных самолетов и вертолетов XXI века. Особая ценность этих изданий в том, что изложение истории отечественного авиастроения дается самими авиастроителями разных поколений, то есть от первого лица.

Редакционная коллегия, которая была сформирована в ОАО «Авиапром», исходила из того, что для всех нас, связавших свою жизнь и судьбу с авиацией, особенно поучителен опыт соотечественников, работавших в переломные периоды истории, опыт тех, кто в начале XX века проектировал первые русские самолеты и формировал самую современную по тем временам научно-техническую и производственную базу российского авиастроения.

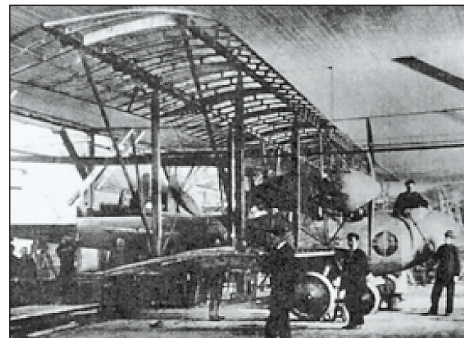
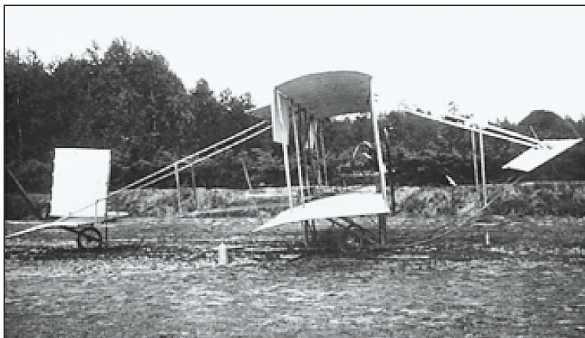


Виктор Кузнецов,
 генеральный директор
 ОАО «Авиапром»,
 главный редактор изданий серии
 «История авиационной
 промышленности России»

Поучительным примером взаимодействия государства и частного бизнеса может служить дореволюционный период становления отечественного авиастроения. Его характерными особенностями были стратегическое мышление многих высших должностных лиц империи, быстрая реализация принимаемых государственных решений, патриотизм и деловая инициатива отечественных промышленников, отслеживавших все новейшие научно-технические веяния и стремившихся быстро внедрить их в России на своем производстве. Благодаря усилиям С.С. Щетинина, Ю.А. Меллера, М.В. Шидловского,

В.А. Лебедева и других талантливых организаторов промышленности в 1909-1910 годах в российском авиастроении была совершена технологическая революция, в результате которой вместо кустарных мастерских появились крупные предприятия полного цикла, на которых работали лучшие отечественные авиаконструкторы и инженеры-технологи.

Благодаря трудам основоположников мировой авиационной науки Н.Е. Жуковского и С.А. Чаплыгина авиастроители России перешли от поиска более совершенных форм летательных аппаратов методом проб и трагических ошибок к конструированию авиатехники на основе научно обоснованных расчетов. Был сформирован значительный научно-технический задел для опережающего развития отечественной авиации, свидетельством чего стали «летающее чудо» И.И. Сикорского — четырехмоторный «Илья Муромец», вертолет Б.Н. Юрьева, аэропланы оригинальной конструкции И.И. Стеглау, В.А. Слесарева, А.А. Пороховщикова, А.Я. Докучаева, А.С. Кудашева, В.А. Ребикова, Я.М. Гаккеля и других авиаконструкторов. За короткий период в четыре года, к началу Первой мировой войны, частная авиационная промышленность при минимальной поддержке со стороны государства создала в России многочисленный военный воздушный флот.



Вместе с тем в ходе Первой мировой войны была доказана правота тех ученых, кто еще в 1909 году настаивал на принятии государственной программы авиастроения, которая стимулировала бы комплексное развитие отечественной авиационной промышленности и смежных отраслей, в том числе двигателестроения. Трагические последствия имело лоббирование военным министерством лицензионного производства зарубежных военных аэропланов, даже значительно уступавших отечественным: в самые напряженные годы войны российские авиационные заводы часто простаивали из-за того, что союзные страны не имели возможности поставлять в Россию важные комплектующие для производства самолетов. Правительство нашей страны в этот период с большим запозданием осознало, что это проблемы общегосударственные, а не только частных предприятий авиапромышленников и отдельных коррумпированных чиновников.

Ошибки предыдущего периода были учтены новой властью России. Вызывают восхищение быстрые темпы возрождения отечественной авиационной промышленности из полной разрухи после кровопролитных Первой мировой и гражданской войн, иностранной интервенции. Уже 1 декабря 1918 года по инициативе Н.Е. Жуковского и А.Н. Туполева советское правительство учредило Центральный аэрогидродинамический институт – ЦАГИ, который стал научно-технической базой возрождения и развития отечественной авиации. В условиях экономической блокады, международных санкций и агрессии народы Советского Союза совершили колоссальный социально-экономический и научно-технический прорыв, который сделал нашу Родину крупнейшей промышленной державой в Европе и второй в мире (после США, не испытывавших в XX веке войн на своей территории). По мере

быстрой и масштабной индустриализации, перевода всей хозяйственной жизни на новый технологический уклад активно развивалось отечественное авиастроение. При этом особое внимание уделялось комплексному наращиванию научно-технической и производственно-технологической базы авиационной промышленности, включая двигателестроение, а также смежных отраслей.

За первые две пятилетки в 1928–1937 годах авиационная промышленность значительно нарастила производственные мощности: имевшиеся предприятия были реконструированы и технически переоснащены, были построены крупные авиастроительные заводы в Горьком, Воронеже, Казани, Иркутске, Новосибирске, Комсомольске-на-Амуре, авиадвигательные заводы в Перми, Воронеже и Казани. Во главе с талантливыми конструкторами коллективы самолетостроительных ОКБ А.Н. Туполева, Д.П. Григорovichа, Н.Н. Поликарпова, В.М. Петлякова, А.С. Яковлева, С.В. Ильюшина, моторостроительных ОКБ А.А. Микулина, В.Я. Климова, Д.А. Швецова, С.К. Туманского и других менее чем за десять лет создали десятки типов опытных самолетов и авиадвигателей, лучшие из которых были запущены в массовое серийное производство. Была сформирована сеть отраслевых вузов, техникумов и профессионально-технических училищ. По всей стране были созданы аэроклубы Осоавиахима, в которых ежегодно тысячи юношей и девушек осваивали пилотирование на учебных самолетах У-2 Н.Н. Поликарпова и УТ-2 А.С. Яковлева. Авиация стала всенародной любимицей, а настоящими кумирами молодежи стали прославленные летчики и летчицы...

В результате за две пятилетки парк гражданской авиации увеличился в 50 раз и страна полностью освободилась от закупки зарубежной авиатехники, аэродромная сеть увеличилась

в 16 раз. С середины 1930-х гг. технический и технологический уровень производства и боевые характеристики выпускаемой военной авиатехники практически не уступали аналогам ведущих промышленно развитых стран, а по авиационному вооружению значительно превосходили их.

В условиях резкого обострения международной обстановки и возросшей агрессивности фашистской Германии и ее союзников, чтобы обеспечить ускоренное перевооружение ВВС Красной Армии, в нашей стране под руководством первого отраслевого органа управления – Наркомата авиационной промышленности СССР, созданного 11 января 1939 г., всего за полтора предвоенных года был удвоен выпуск боевых самолетов нового поколения – до 50 самолетов в сутки. Прежде всего – за счет внедрения более эффективных технологий и новой системы организации всех процессов в отрасли. Всего за 1926–1941 гг. в СССР было выпущено 60408 гражданских и военных самолетов различных типов.



Особое место в серии наших изданий по истории авиационной промышленности России занимает книга «Крылья Великой Победы. Подвиг авиастроителей СССР в годы Великой Отечественной войны». Она является выражением глубочайшего



уважения и благодарности работников авиационной промышленности современной России и стран СНГ советским авиастроителям предвоенной и военной поры, внесшим выдающийся вклад в обеспечение Великой Победы.

Архивные материалы, в том числе из заводских музеев, воспоминания ветеранов — руководителей отрасли и рабочих дополнили и уточнили наши знания о том, с какой авиатехникой в ВВС и на заводских стапелях встретила войну наша страна, как и с каким напряжением всех духовных и физических сил была проведена невиданная по масштабам и темпам передислокация предприятий в глубокий тыл, обеспечены все ускользающее производство боевой авиатехники новых типов, быстрый рост ее количественного и качественного превосходства над воздушными силами фашистской Германии и ее сателлитов и в конечном итоге — полная победа над ними.

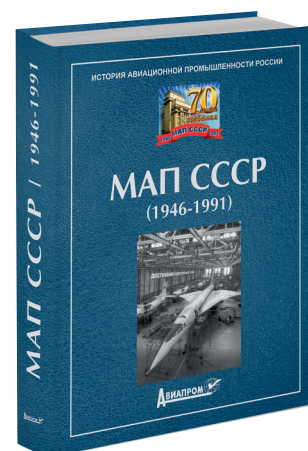
Документальные материалы книги позволяют развеять многие устоявшиеся стереотипы и мифы о развитии отечественного авиастроения накануне и в период Великой Отечественной войны. А главное, они передают дух той героической и трагической эпохи, позволяют извлечь уроки и вселяют уверенность в том, что наш талантливый и стойкий народ способен одерживать победы в любых самых трудных условиях.

В годы войны Наркомат авиационной промышленности СССР под руководством наркома А.И. Шахурина, его заместителей П.В. Дементьева, П.А. Воронина, А.С. Яковлева, В.П. Кузнецова, В.П. Баландина, М.В. Хруничева, В.И. Тарасова и Г.В. Шорина, руководители ОКБ и серийных заводов в тесном взаимодействии с советскими и партийными органами власти обеспечили четкое управление на всех уровнях. За время войны организация авиаци-

онного производства шагнула далеко вперед, глубокие изменения произошли и в технологии ряда производств: сварка по методу академика Е.О. Патона, применение новых методов резания металлов, внедрение штамповки вместо механической обработки и т. д. Производство самолетов в среднем по отрасли увеличилось за годы войны примерно в три раза, а на передовых авиастроительных заводах, как, например, на Новосибирском, оно увеличилось в семь раз.

Самолетостроительные ОКБ С.В. Ильюшина, А.С. Яковлева, А.Н. Туполева, А.И. Микояна и С.А. Лавочкина постоянно совершенствовали свои боевые самолеты и вместе с коллективами авиационных заводов обеспечивали быстрый запуск в серийное производство новых модификаций бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей, опережая в научно-техническом соперничестве авиаконструкторов Германии. Со второго полугодия 1941 года до 10 мая 1945 года в Советском Союзе было построено 125 655 самолетов всех типов. К началу 1945 года советские Военно-воздушные силы в 7,9 раза превосходили противника по числу самолетов, при этом лучшего качества.

Эффективная организация деятельности авиационной промышленности в предельно экстремальных условиях накануне и в ходе войны воспитала и закалила целое поколение руководителей и специалистов отрасли, благодаря усилиям и таланту которых наша Родина в дальнейшем стала общепризнанной великой авиационной державой. О «золотом веке» отечественного авиастроения мы рассказали в книге **«История авиационной промышленности России. МАП СССР (1946-1991)»**, также подготовленной при активном участии научных и производственных предприятий, общественных организаций отрасли.



15 марта 1946 г. Наркомат авиационной промышленности СССР был преобразован в Министерство авиационной промышленности (МАП) СССР, сохранившее систему и принципы управления авиапромышленностью страны как единым научно-техническим и производственным комплексом, доказавшим свою высочайшую эффективность.

Одновременно были уточнены структура и функции отраслевого органа управления с учетом новых задач по обеспечению обороноспособности и социально-экономическому развитию страны, ускоренному переходу на реактивную авиатехнику.

В системе МАП СССР действовала не имеющая себе равных инновационно-технологическая цепь от научной идеи до ее внедрения в практику, получили дальнейшее развитие уникальные научные и конструкторские школы. Это обеспечило поразительно быстрое создание реактивных истребителей и бомбардировщиков, а чуть позже — первого в мире реактивного пассажирского самолета на регулярных рейсах Ту-104.

В условиях «холодной войны», инициированной бывшими союзниками по антигитлеровской коалиции, и установленного ими «железного занавеса» СССР быстро обеспечил паритет в военной области с США и



странами Западной Европы. Особенно впечатляющих успехов добивалось военное авиастроение. Например, за 1965–1991 годы советская авиационная промышленность произвела больше боевых самолетов, чем заводы США, Англии и Франции вместе взятые, в том числе боевых сверхзвуковых самолетов с крылом изменяемой стреловидности — больше в пять с лишним раз.

В послевоенный период в СССР были разработаны и запущены в серийное производство десятки новых военных и гражданских самолетов и вертолетов, которые по своим характеристикам не уступали лучшим зарубежным образцам, а в ряде случаев превосходили их или вообще были уникальными. В том числе военные самолеты и вертолеты Ту-95, Ту-160, Як-38, Су-27, МиГ-29, МиГ-31, Ил-76, Ми-24 и Ми-28, Ка-50 и другие; выдающиеся самолеты и вертолеты гражданской и транспортной авиации Ту-144, Ту-204, Ил-96, Ан-124, Ан-225, Ка-32, Ми-8, Ми-26 и другие. Всего в период 1946–1990 гг. в СССР было построено более 25 тысяч самолетов и вертолетов гражданского и военного назначения.

В среде авиаторов зародилась и при активном участии МАП СССР создавалась космическая отрасль. Научные и производственные предприятия авиационной промышленности обеспечили создание первого в мире спутника Земли, участвовали в создании космического корабля, обеспечившего полет первого космонавта планеты Ю.А. Гагарина, в последующем развитии космических и воздушно-космических комплексов, вплоть до создания значительно опередивших время орбитальных самолетов.

Основоположники научных и конструкторских школ подготовили и воспитали достойную смену, которая обеспечила разработку и серийный выпуск новой конкурентоспособной авиационной техники. Мы должны

быть безмерно благодарны авиастроителям предыдущего поколения за большой научно-технический и производственный задел, давший нам время для радикального технологического переоснащения предприятий авиапромышленности и смежных отраслей, создания новых перспективных образцов военной и гражданской авиационной техники.

К сожалению, в истории страны во многом повторяются и негативные процессы вековой давности. После трагических событий распада СССР в результате политики либерального правительства России в 1990-е годы отечественная авиационная промышленность оказалась в глубочайшем системном кризисе, как и вся экономика страны.



В объемном труде «АВИАПРОМ РОССИИ В ЭПОХУ ПЕРЕМЕН (1991-2016)», завершающем серию изданий «История авиационной промышленности России», представлены аналитические материалы и воспоминания ученых, конструкторов, руководителей предприятий отрасли, общественных деятелей и военачальников, которые дают объемную картину процессов, происходивших в годы радикальных социально-политических и экономических перемен в жизни страны. Их негативные последствия не преодолены и сейчас,

особенно в гражданском авиастроении. На эти внутренние проблемы наложились экономические санкции со стороны США и других стран Запада, что требует дополнительных затрат на вынужденное импортозамещение. Но, как говорят наши ветераны, во имя Отечества и вопреки всему ученые и конструкторы авиационной промышленности России создают новые образцы перспективной гражданской и военной авиационной техники и авиационного вооружения, формируют научно-технический задел для прорывных проектов новых поколений.

Завершив последнюю книгу по истории авиационной промышленности России, хочу выразить огромную благодарность участникам этого издательского проекта: членам редакционного совета и редакционной коллегии, редакторам Александру Михайловичу Баткову, Виктору Петровичу Постричеву, Игорю Геннадиевичу Шустову, выпускающему редактору Виктору Ивановичу Ребикову, всем работникам издательства — техническим редакторам, верстальщикам и корректорам, взявшим на себя огромный труд по подготовке к печати столь объемных и сложных материалов.

Особая признательность ветеранам — заслуженным ученым, конструкторам и организаторам авиационного производства, которые с воодушевлением восприняли изложение истории отечественной авиационной промышленности самими авиастроителями и внесли большой вклад в подготовку материалов книг...

Члены редакционной коллегии уверены, что, разрабатывая и реализуя самые амбициозные планы и проекты дальнейшего освоения воздушного и воздушно-космического пространства, мы будем достойны великих авиастроителей России.

История авиационной промышленности продолжается...

