

МАП СССР: штаб великой авиационной державы

**70-летие создания Министерства
авиационной промышленности СССР***



***Виктор Дмитриевич Кузнецов,
генеральный директор ОАО «Авиавпром»***



В соответствии с Законом, принятом Верховным Советом СССР 15 марта 1946 года, Наркомат авиационной промышленности СССР был преобразован в Министерство авиационной промышленности СССР (МАП СССР). Были уточнены структура и функции отраслевого органа управления с учётом новых задач по обеспечению обороноспособности и социально-экономическому развитию страны, ускоренному переходу на реактивную технику. При этом сохранились система и принципы управления авиапромышленностью как единым научно-техническим и производственным комплексом, доказавшие свою высочайшую эффективность.

К знаменательному для всех российских авиастроителей юбилею в ОАО «Авиавпром» подготовлено очередное фундаментальное издание под названием «История авиационной промышленности России. МАП СССР (1946-1991)».

Помимо сотрудников ОАО «Авиавпром», многие из которых работали руководителями Главков и ведущими специалистами Министерства авиационной промышленности СССР, в подготовке материалов книги участвовали акционеры Общества – научные и производственные предприятия отрасли. Благодаря такому творческому взаимодействию с опорой на архивные документы в юбилейном издании представлена деятельность в 1946-1991 годах практически всех научных и конструкторских школ

в самолёто и вертолётостроении, в создании авиационных моторов, приборов, агрегатов, авиационного вооружения.

Документальные свидетельства непосредственных участников событий и процессов того времени, передающие дух эпохи «золотого века» отечественного авиастроения, представлены в воспоминаниях и размышлениях бывших заместителей министра авиационной промышленности В.Т. Иванова, В.М. Чуйко и Ю.В. Никитина, начальников Главков МАП СССР В.А. Зеленова, К.Н. Казёнова, В.М. Фадеева, В.Ф. Леонтьева и А.М. Баткова, академика РАН Г.В. Новожилова, принявшего в 1970 году эстафету генерального директора – генерального конструктора прославленного ОКБ от С.В. Ильюшина, генерального директора – генерального конструктора ОАО «Авиадвигатель» (бывшего Пермского МКБ) А.А. Иноземцева, генерального директора – генерального конструктора МНПО «Союз» в 1973-1987 годах, академика АН СССР – РАН О.Н. Фаворского, начальника ГосНИИАС в 1970-2001 годах, академика АН СССР – РАН Е.А. Федосова, начальника ЛИИ им. М.М. Громова в 1981-1985 годах А.Д. Миронова и других заслуженных ветеранов советской авиационной промышленности. Это представители когорты людей, которые ставили перед собой и подчинёнными предельные научные, инженерно-конструкторские и производственные сверхзадачи, и практически всегда их решали более эффективно, чем зарубежные конкуренты.

Во всех воспоминаниях ветеранов в качестве решающего условия успеха повторяется одно – существовавшая в МАП СССР чёткая система отбора специалистов, проявивших наибольшие талант, профессионализм и организаторские способности, их воспитание и продвижение по служебной лестнице от инженера до министра. При этом родство и кумовья исключались и по Закону, и в связи со строгим партийным контролем на всех уровнях.

Как написал в заключение своих воспоминаний генеральный директор – генеральный конструктор РПКБ Г.И. Джанджава: «...Мы воспитаны нашим руководством, которое прошло всю войну. Наш принцип остался неизменным... – работать во имя и вопреки, несмотря на сложности».

Данная статья подготовлена на основе обобщающих материалов из указанной юбилейной книги ОАО «Авиавпром», посвящённой 70-летию создания МАП СССР.

Из материалов юбилейной книги, посвящённой 70-летию создания Министерства авиационной промышленности СССР: «История авиационной промышленности России. МАП СССР (1946 – 1991)». – М.: ОАО «Авиавпром», 2016.

Як-15**Як-25М****Як-38****Як-52****Як-42****Як-141**

После Победы в Великой Отечественной войне (май 1945 г.) и войне с Японией (сентябрь 1945 г.) советский народ начал поднимать из руин города, посёлки и сёла, отстраивать заново десятки тысяч разрушенных и разграбленных оккупантами промышленных предприятий, колхозов и совхозов. В США и Западной Европе аналитики прогнозировали, что на восстановление страны до довоенного уровня Советскому Союзу потребуется минимум два десятилетия. ЦК ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров СССР в своём решении о восстановлении народного хозяйства страны и направлениях его развития наметили решить эту задачу за две очередные пятилетки – 4-ю и 5-ю.

Авиационная промышленность также начала перестраиваться на мирный лад. Предельная мобилизация, самоотверженный труд и совершенствование организации производства позволили за годы войны утроить ежедневный выпуск самолётов в целом по отрасли, а на лучших предприятиях, как Новосибирский авиазавод, - увеличили его почти в семь раз! Но после Победы уже не требовалось столько самолётов: у советских ВВС их и так было к концу войны (на 1 марта 1945 г.) 47673, в том числе 18081 истребитель, 8370 штурмовиков, 7869 бомбардировщиков и 13353 транспортных, учебных и связных. При этом только за первый квартал 1945 года было выпущено 10519 новых самолётов разных типов. Их постройку вели 25 серийных заводов, на которых работало около 150 тысяч рабочих.

6 июня 1945 г. Государственный комитет обороны выпустил постановление о плане производства военной авиатехники на ближайшее время. В нём предусматривалось двукратное сокращение выпуска самолётов для ВВС в 3-м квартале и увеличение доли учебных вариантов самолётов. В следующем квартале снижение плановых объёмов производства авиатехники продолжилось.

Чтобы предприятия не простаивали, Наркомат авиационной промышленности (НКАП) по согласованию с другими органами власти выдавал им задания на производство различной гражданской продукции: Казанский завод №387 вместо По-2 стал выпускать первые в стране зерноуборочные комбайны, заводу №21 поручили изготовление клеверотёрков, №30 – деталей к тракторам и эскалаторам метро, №99 – молочных сепараторов, №153 – велосипедов, №292 – сверлильных станков, №381 – катеров. Московский авиазавод №82 перешёл в 1946 году на выпуск троллейбусов и трамвайных вагонов...

Некоторые предприятия, переданные перед войной НКАП, вернули в прежние ведомства. Заводы №86 и №272 перевели на опытное производство.

Тысячи рабочих и специалистов отрасли, эвакуированных в начале войны с предприятиями в восточные регионы страны, возвращались в родные места, восстанавливали разрушенные и строили новые заводы, поднимали из руин города и сёла. Гипроавиапром с филиалами, другие проектно-строительные организации авиационной промышленности возводили в столице и областных городах жилые здания, в том числе грандиозные московские высотки, прозванные «сталинскими», прекрасные современные театры и Дома культуры, санатории... Как и вся страна, авиастроители с воодушевлением налаживали мирный быт. Уже в 1943 году, после побед в переломных битвах на берегах Волги и Дона, а потом на Курской дуге, ОКБ С.В. Ильюшина наряду с совершенствованием легендарного штурмовика Ил-2 и бомбардировщика Ил-4 начало проектирование пассажирского самолёта Ил-12, рассчитывая передать его в серийное производство сразу после войны.

В 1945 году доля мирной продукции в общем объёме производства Наркомата авиационной промышленности равнялась 11,5%. Планировалось, что в четвёртую пятилетку (1946-1950 годы) она составит около 50%.

РЕОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ И НОВЫЕ ЗАДАЧИ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Особо важное значение для развития отечественной авиационной промышленности в послевоенный период, а также для обеспечения безопасности нашей страны, имело Постановление Совета Народных Комиссаров СССР от 26 февраля 1946 года №473-192сс «Вопросы Наркомавиапрома». Оно утвердило представленный комиссией под руководством заместителя председателя Совнаркома СССР Г.М. Маленкова объёмный пакет документов, включающий акт приёма-передачи дел от А.И. Шахурина его бывшему заместителю – новому наркому авиационной промышленности М.В. Хруничеву, выводы по работе НКАП в 1941-1945 годах, детально проработанные предложения по дальнейшему улучшению работы авиационной промышленности, а также выделение в 1946-1950 годах значительных дополнительных средств, в том числе иностранной валюты, на строительно-монтажные работы по развитию научно-исследовательских институтов и опытно-конструкторских бюро, на изготовление и приобретение для них специального оборудования.

Главное в этом пакете документов то, что в выводах и предложениях содержалась развернутая программа деятельности, ориентированная на решение комплекса

задач по радикальному техническому и технологическому перевооружению авиационной промышленности, обеспечение научно-технического прорыва и создание нового поколения военной и гражданской авиатехники. Был утверждён масштабный план опытного строительства самолётов и моторов на 1946-1947 годы с акцентом на ускоренное создание реактивных истребителей и бомбардировщиков.

К практической реализации намеченных грандиозных планов отраслевой орган управления приступил уже под другим названием, уточнив структуру и функции. **В соответствии с Законом, принятом Верховным Советом СССР 15 марта 1946 года, Наркомат авиационной промышленности СССР был преобразован в Министерство авиационной промышленности СССР (МАП СССР).**

Постановлением Совета Министров СССР от 29 сентября 1947 года № 3419-1120с была установлена структура МАП СССР, которая включала 17 главных управлений, 12 управлений, 14 отделов и инспекций, Коллегию Министерства и Научно-технический совет при Министре. Общая численность штата центрального аппарата МАП СССР была утверждена в количестве 2069 человек.

Постановлениями Совета Министров СССР были назначены Министр авиационной промышленности **М.В.Хруничев**, 1-е заместители министра **А.С. Яковлев** – по опытным и научно-исследовательским работам по самолёто- и моторостроению, **П.В.Дементьев** – по серийному производству самолётов, заместители министра **С.Н. Шишкин** – по науке, **В.П. Баландин** – по серийному производству моторов, **М.М. Лукин** – по опытному моторостроению, **Г.В. Визирян** – по капитальному строительству и энергетике, **А.И. Кузнецов** – по производству моторных агрегатов и приборостроению, **С.М. Сандлер** – по снабжению авиазаводов.



ХРУНИЧЕВ **Михаил Васильевич** (1901–1961)

Государственный деятель, руководитель и организатор авиационной промышленности. Генерал-лейтенант инженерно-технической службы. Герой Социалистического Труда.

В 1920-1929 годах – в Красной Армии и в органах милиции. С 1930 г. – на хозяйственной работе, одновременно учился в Украинской промышленной академии, Всесоюзном институте хозяйственников. В 1932–1937 годах – заместитель директора, директор военного завода. С 1938 г. – заместитель наркома оборонной промышленности, с 1939 г. – заместитель наркома авиационной промышленности,

в 1942–1946 годах – первый заместитель наркома боеприпасов СССР.

В 1946–1953 годах – Министр авиационной промышленности СССР.

В дальнейшем – первый заместитель министра среднего машиностроения (1953–1955), первый заместитель председателя СМ СССР (1955–1957), первый заместитель председателя Госплана СССР – Министр СССР (1957–1961), заместитель председателя СМ СССР (в 1961).

Первоочередная задача Министерства авиационной промышленности состояла в обеспечении паритета с США в области летно-технических и боевых характеристик и объёма производства боевых самолётов и вертолётов, исключающих превращение «холодной войны» в «глобальную горячую».

Для авиационной промышленности важнейшее значение имел переход от поршневой авиации к реактивной, работы по которой начались в 1944 году во время Великой Отечественной войны. В апреле 1946 года в воздух поднялись первые советские серийные самолёты Як-15 и МиГ-9, относящиеся к первому поколению реактивных истребителей.

Принятый в марте 1946 года 4-й пятилетний план (1946-1950 годы) предусматривал ускоренное развитие в стране авиационного сообщения и более широкое использование авиации в разных сферах. В том числе была поставлена задача увеличить парк самолётов гражданского авиационного транспорта за счёт современных отечественных пассажирских самолётов; увеличить сеть воздушных линий до 175 тыс. км.; восстановить и развить воздушное сообщение на важнейших направлениях, связывающих Москву с центрами союзных республик и областными городами, а также воздушные сообщения районов Севера, Сибири, Дальнего Востока; восстановить и развить местные воздушные линии, связывающие центры союзных и автономных республик с отдельными районами;



Ty-104



Ty-95MC



Ty-144



Ty-154



Ty-204



Ty-160



Ил-18



Ил-28



Ил-62



Ил-76МД



Ил-86



Ил-96

Структура Министерства авиационной промышленности,
утвержденная постановлением Советом Министров СССР № 3419-1120с
от 29 сентября 1947 г.

Коллегия Министерства		Министр авиационной промышленности СССР		Научно-технический совет при Министре	
Заместители Министра по направлениям (подотраслям)					
1 ГУ По производству самолетов истребительной авиации с хозрасчетным отделом снабжения	2 ГУ По производству самолётных агрегатов и установок вооружения с хозрасчетным отделом снабжения	3 ГУ По производству моторов с хозрасчетным отделом снабжения	4 ГУ По производству агрегатов для моторов с хозрасчетным отделом снабжения	5 ГУ По производству авиационных приборов с хозрасчетным отделом снабжения	
7 ГУ Опытно-самолётное	8 ГУ Опытно-моторное	9 ГУ Металлургическое с хозрасчетным отделом снабжения	10 ГУ По производству тяжёлых самолётов с хозрасчетным отделом снабжения	11 ГУ По производству лёгких самолётов с хозрасчетным отделом снабжения	
14 ГУ По производству винтов с хозрасчетным отделом снабжения	17 ГУ Радиолокационное с хозрасчетным отделом снабжения	Главное строительное управление с хозрасчетным Управлением снабжения	Главное управление снабжения (на хозрасчёте)	Главное управление рабочего снабжения	
Особое управление	Управление капитального строительства	Управление оборудования	Управление комплектации	Управление кадров	
Управление учебными заведениями	Управление рабочих кадров, труда и зарплаты	Транспортное управление	Энергетическое управление	Технический отдел	
Техническая инспекция по качеству продукции	Планово-экономический отдел	Диспетчерский отдел	Отдел эксплуатации материальной части	Финансовый отдел	
Военно-мобилизационный отдел	Центральная бухгалтерия	Канцелярия министерства	Первый отдел (секретно-шифровальный)	Инспекция при Министре	
Жилищный отдел	Хозяйственное управление	Отдел военизированной, вооруженно-вахтёрской и противопожарной охраны	Арбитраж	Отдел при Министре	

оборудовать воздушные линии союзного значения техническими средствами, позволяющими совершать регулярные полёты в течение года и на важнейших магистралях в ночное время; восстановить 16 аэропортов для эксплуатации современных скоростных и тяжёлых самолётов; восстановить и построить 20 аэровокзалов в существующих и строящихся аэропортах; развить массовое использование авиации специально назначения по борьбе с вредителями сельского хозяйства, по санитарному обслуживанию населения, а также аэрофотосъёмкам.

Правительством и Центральным Комитетом партии по предложениям МАП принимались решения о разработке и выпуске новых гражданских самолётов и вертолётов. За первые две послевоенные пятилетки были созданы самолёты Ил-12, Ил-14, Ту-104, Ан-2, Ан-8, которые создали основу парка гражданских воздушных судов.

Конструкторское бюро, возглавляемое А.Н. Туполевым, Министерство авиационной промышленности СССР и Главное управление ГВФ подготовили предложение о создании первого пассажирского реактивного самолёта Ту-104, который практически открыл эпоху гражданской реактивной авиации не только в нашей стране, но и в мире, первым начав совершать регулярные рейсы 15 сентября 1956 года на трассе Москва-Иркутск. Переход на реактивную авиацию позволил кардинально изменить соотношение между альтернативными видами транспорта. Резко возросла регулярность полётов и снизилась зависимость полёта от погодных условий на маршруте. Принципиально изменились условия для пассажиров. По уровню безопасности полётов авиация приблизилась к другим видам транспорта. Благодаря этим преимуществам, которые дополнялись скоростью полёта и большой

полезной нагрузкой, удельный вес перевозок на реактивных самолётах ежегодно увеличивался, разрабатывались их более совершенные модели.

В 1953 году министром авиационной промышленности Правительство назначило Петра Васильевича Деметьева, который ещё в предвоенные и особенно в военные годы зарекомендовал себя как выдающийся организатор с глубокими профессиональными знаниями и феноменальной памятью. Он досконально знал положение дел на каждом предприятии отрасли, и даже помнил фамилии и имена-отчества передовых рабочих, которых ему однажды представляли. Почти четверть века руководил Пётр Васильевич советской авиационной промышленностью, став олицетворением МАП СССР и национально-государственных интересов в области авиационной деятельности.



ДЕМЕТЬЕВ Петр Васильевич (1907–1977)

Выдающийся государственный деятель, министр авиационной промышленности СССР (председатель Госкомитета СМ СССР по авиационной технике) с 1953 по 1977 год, генерал-полковник-инженер (1976). Дважды Герой Социалистического Труда (1941 и 1977), лауреат Государственной премии СССР (1953).

Родился в семье учителя в селе Убей Буинского уезда Симбирской губернии. Окончил рабочую школу в Симбирске (Ульяновске), после чего поступил в Московский механический институт, по окончании двух курсов этого вуза перевелся в Военно-воздушную академию им. Н.Е. Жуковского, которую окончил в 1931 г. После окончания академии работал в НИИ ГВФ, а потом – на предприятиях авиационной промышленности – на Московском заводе №81 начальником цеха. В составе советской делегации выезжал в Америку для изучения передового опыта и закупки самолетов. С 1937 г. переведен на крупнейший завод отрасли №1 им. Авиахима, где был сначала начальником цеха, а потом главным инженером. С 1940 г. – директор завода №1. В составе советской делегации перед войной выезжал в Германию для ознакомления с авиатехникой будущего противника. С 1941 до 1946 года – первый заместитель наркома авиационной промышленности СССР по серийному производству авиатехники. Его организаторские способности ярко проявились во время эвакуации авиационных заводов из прифронтовой зоны в восточные регионы страны. 118 предприятий отрасли (84% от их общего числа) в кратчайшие сроки были перемещены на Урал, в Сибирь, Среднюю Азию. Уже к началу 1942 г. они стали давать продукцию, необходимую фронту, быстро превзойдя советский довоенный уровень производства авиатехники и уровень производства авиационной промышленности Германии и её стран-сателлитов по эффективности технологий, производительности труда, объёму и качеству продукции.

С 1946 г. – заместитель министра авиационной промышленности. В 1953 г. назначен министром авиационной промышленности и руководил отраслью четверть века до самой смерти: с 1957 по 1965 год – председатель Государственного комитета Совета Министров СССР по авиационной технике – министр СССР, с 1965 по 1977 год – снова на должности министра авиационной промышленности СССР.

Важную роль в организации системы управления авиационной промышленностью сыграла образованная 6 декабря 1957 года **Комиссия Президиума Совета Министров СССР по военно-промышленным вопросам (ВПК)**.

Основными задачами ВПК являлись:

- организация и координация работ по созданию современных видов вооружения и военной техники;
- координация работы оборонных отраслей промышленности, других министерств и ведомств СССР, привлеченных к созданию и производству вооружения и военной техники;
- обеспечение совместно с Госпланом СССР комплексного развития оборонных отраслей промышленности;
- повышение технического уровня производства, качества и надежности вооружения и военной техники;
- оперативное руководство и контроль за деятельностью оборонных отраслей промышленности, в том числе в части создания, производства и поставок вооружения и военной техники, выпуска товаров народного потребления и другой гражданской продукции, а также контроль за деятельностью других отраслей промышленности по указанным вопросам;



Su-25



Su-80



Su-47



Su-26



Su-27



МиГ-15



МиГ-21



МиГ-23



МиГ-25



МиГ-29



МиГ-31



- подготовка совместно с Госпланом СССР и Министерством обороны СССР программ вооружения, пятилетних и годовых планов создания, производства и выпуска вооружения и военной техники и внесение их на рассмотрение и утверждение;

- подготовка и внесение совместно с Госпланом СССР, министерствами обороны и финансов на рассмотрение Совета обороны СССР и Верховного Совета СССР предложений по контрольным цифрам расходов страны на создание и производство вооружения, военной и другой специальной техники оборонного значения в соответствующие плановые периоды;

- координация внешнеэкономических связей оборонных отраслей промышленности по военно-техническому сотрудничеству;

- организация разработки и производства непродовольственных товаров народного потребления (в связи с сокращением расходов на вооружение в 1980-х годах в период «перестройки» на ВПК была возложена задача по координации и осуществлению работ в области конверсии военного производства и по развитию гражданского сектора народного хозяйства), систем связи, объектов атомной энергетики;

- руководство программами электронизации народного хозяйства, координация работ в области пассажирских и грузовых воздушных перевозок и другие задачи.

Со времени образования Военно-промышленной комиссии в советский период ее последовательно возглавляли **Дмитрий Федорович Устинов** (1957 – 1963 годы), **Леонид Васильевич Смирнов** (1963 – 1985 годы), **Юрий Дмитриевич Маслюков** (1985 – 1988 годы), **Игорь Сергеевич Белоусов** (1988 – 1991 годы).



**Дмитрий
Федорович
УСТИНОВ**



**Леонид
Васильевич
СМИРНОВ**



**Юрий
Дмитриевич
МАСЛЮКОВ**



**Игорь Сергеевич
БЕЛОУСОВ**

К середине 1980-х годов в ВПК входило 15 отделов по созданию вооружения и военной техники, анализу производственной деятельности министерств и экономической эффективности оборонно-промышленного комплекса, внедрению в производство достижений научно-технического прогресса, передовых технологий, военно-техническому сотрудничеству с зарубежными государствами.

Решения ВПК выходили в форме совместных постановлений ЦК КПСС и Совета Министров СССР и в закрытом порядке рассылались заинтересованным ведомствам.

Наряду с созданием и поставками авиационной техники, МАП принимал активное участие в приоритетных работах ВПК.

В 1957 году по инициативе руководителя партии и государства Н.С. Хрущева было принято решение о реформе системы управления народным хозяйством страны. В ходе реформы территория СССР была разделена на экономические административные районы, в которых создавались Советы народного хозяйства (Совнархозы), подчинявшиеся Советам Министров республик.

В связи с реформой было упразднено большинство общесоюзных и союзно-республиканских министерств, в том числе МАП, преобразованный Постановлением Правительства от 14 декабря 1957 года в Государственный комитет Совета Министров СССР по авиационной технике. Министр авиационной промышленности П.В. Дементьев остался руководителем отрасли, но уже в другом ранге - председателя Госкомитета СМ СССР – министра.

Реформа оказала отрицательное влияние на развитие производства авиационной техники, связанное с передачей заводов в Совнархозы, которые получили право размещать на них местные заказы. Чрезвычайно усложнилось образование коопераций по производству авиационной техники на предприятиях, расположенных в разных Совнархозах.

Несмотря на трудности с организацией производства, авиационная промышленность под руководством Государственного комитета в период 6-й и 7-й пятилеток (1956-1965 годы) создала и обеспечила производство гражданских самолётов Ил-18, Ту-114, Ту-134, Ан-10, Ан-12, Ан-24. Была организована разработка и серийный выпуск вертолётов Ми-2, Ми-4, Ми-6 и других. Было осуществлено развитие дальней бомбардировочной авиации, носителей ядерного оружия Ту-16, Ту-95, М-4, ЗМ, самолётов МиГ-17, Як-25, Бе-6 генеральных конструкторов А.Н. Туполева, В.М. Мясищева, А.И. Микояна, А.С. Яковлева, Г.М. Бериева.

Постановлением Совета Министров СССР от 02.03.1965 года Госкомитет СССР по авиационной технике был окончательно преобразован в Министерство авиационной промышленности СССР.

РАСЦВЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

В период 1965-1984-х годов были обеспечены наиболее высокие темпы развития, создания и производства авиационной техники, конкурентоспособной на внутреннем и мировом рынках. **В конце 1970-х годов стало общепризнанным, что Советский Союз является великой авиационной державой, способной решить любую научно-техническую и технологическую задачу в авиационной деятельности.** Предприятия отрасли в единой системе МАП СССР выпускали в год свыше 500 самолётов и 300 вертолётов всех назначений, что обеспечивало своевременное перевооружение военной и гражданской авиации новой техникой мирового уровня.

Постановлением Совета Министров СССР от 2 октября 1969 г. №783 было утверждено новое **Положение о Министерстве авиационной промышленности**, которое действовало до 1991 года. В Положении отмечалось, что «...**Главными задачами Министерства авиационной промышленности являются:**

- обеспечение всемерного и комплексного развития авиационной промышленности как составной части народного хозяйства страны, высоких темпов развития производства и роста производительности труда на основе научно-технического прогресса в целях наиболее полного удовлетворения потребностей обороны страны и народного хозяйства во всех видах продукции отрасли;
- выполнение заданий государственного плана и обеспечение строгого соблюдения государственной дисциплины;
- обеспечение при минимальных затратах общественного труда производства высококачественной продукции, повышение эффективности производства, улучшение использования основных фондов, трудовых, материальных и финансовых ресурсов;
- всемерное развитие авиационной науки, изучение развивающихся потребностей обороны страны и народного хозяйства в новых видах продукции отрасли, создание и совершенствование летательных аппаратов и других видов авиационной и специальной техники в соответствии с новейшими научными и техническими достижениями, проведение единой технической политики в отрасли и обеспечение высоких технико-экономических показателей производства и выпускаемой продукции;
- обеспечение дальнейшего развития специализации и кооперирования производства на основе осуществления широкой унификации, стандартизации и нормализации деталей, узлов и агрегатов, внедрения прогрессивных технологических процессов и применения современного высокопроизводительного оборудования;
- создание и развитие мощностей по производству авиационной и специальной техники, рациональное использование капитальных вложений и повышение их эффективности, снижение стоимости и сокращение сроков строительства, своевременный ввод в действие производственных мощностей и основных фондов, а также освоение в короткие сроки производственных мощностей;
- внедрение научной организации труда и управления, обеспечение предприятий, организаций и учреждений системы Министерства квалифицированными кадрами, создание условий для наилучшего использования знаний и опыта работников, выдвижение на руководящую работу молодых, хорошо зарекомендовавших себя специалистов;
- улучшение жилищных и культурно-бытовых условий рабочих и служащих предприятий, организаций и учреждений системы Министерства, создание безопасных условий труда на производстве.

Министерство авиационной промышленности руководит непосредственно или через создаваемые им органы предприятиями, научно-исследовательскими, проектными и конструкторскими организациями, учебными заведениями, а также другими подведомственными ему организациями и учреждениями.

Ан-2



Ан-24



Ан-12



Ан-22 «Антей»



Ан-124 «Руслан»



Ан-225 «Мрия с МКК Буран»



М-4**ЗМ****М-50****М-17****М-55****ВМ-Т «Атлант»**

Министерство авиационной промышленности и подведомственные ему предприятия, организации и учреждения составляют единую систему Министерства авиационной промышленности...».

Характерным является пункт Положения о персональной ответственности Министра за состояние дел в отрасли в целом и на каждом подведомственном предприятии, за неукоснительное выполнение утверждённых планов и программ: «...Министр авиационной промышленности несет персональную ответственность за выполнение возложенных на Министерство задач и обязанностей, устанавливает степень ответственности заместителей Министра, начальников главных управлений и руководителей других подразделений Министерства за деятельность предприятий, организаций и учреждений системы Министерства...»

На рубеже 1960-1970-х годов авиационная промышленность под руководством МАП начала создавать, производить и поставлять авиационную технику третьего поколения:

- Як-38, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-27, Су-17, Су-24, с изменяемой стреловидностью крыла и управляемыми средствами поражения;
- транспортные самолёты Ан-22, Ил-76;
- пассажирские самолёты Ту-154, Як-40, Ту-144;
- спортивные самолёты Як-50, Як-52, Су-26;
- вертолёты Ми-12, Ми-24.



КАЗАКОВ

Василий Александрович
(1916–1981)

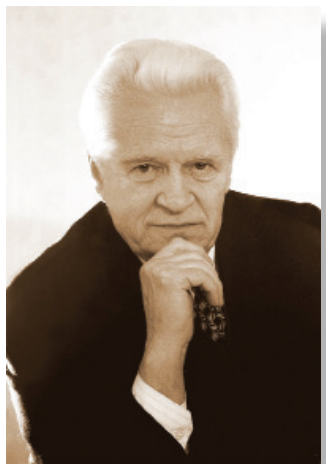
Руководитель и организатор авиационной промышленности. Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии и Государственной премии СССР.

В 1937 г. окончил машиностроительный техникум, в 1955 г. – Всесоюзный заочный машиностроительный институт. В 1937–1965 годах работал технологом, главным технологом, главным инженером авиационного завода. В 1965–1977 годах – заместитель министра, первый заместитель министра авиационной промышленности.

В 1977–1981 годах – министр авиационной промышленности СССР.

Внес большой вклад в развитие авиационного приборостроения, в том числе инерциальных систем управления, в решение сложных научно-технических проблем, связанных с созданием новых образцов авиационной техники.

Избирался депутатом Верховного Совета СССР с 1978 г. Награжден тремя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, медалями. Имя В.А. Казакова носит авиационный приборостроительный завод.



СИЛАЕВ

Иван Степанович
(р. 1930)

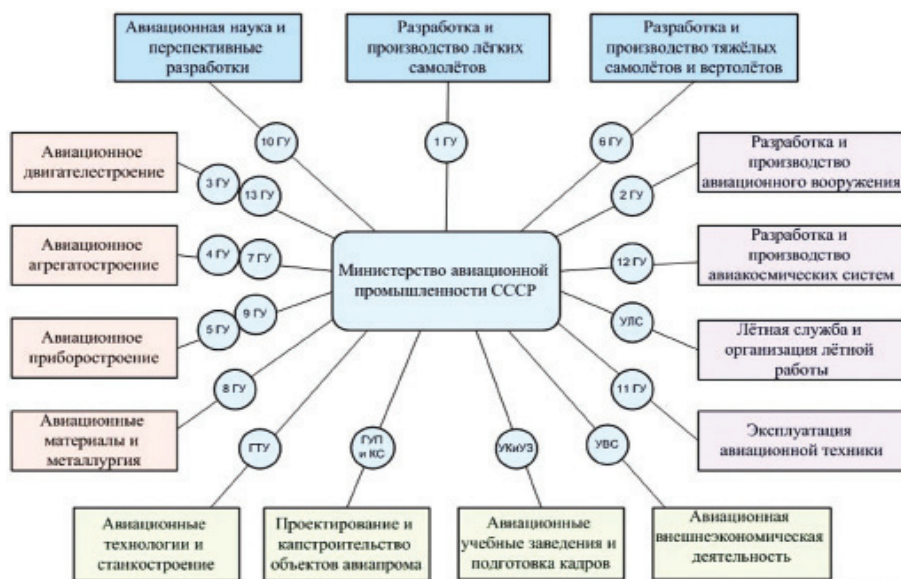
Государственный деятель, руководитель и организатор авиационной промышленности. Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии.

В 1954 г. окончил Казанский авиационный институт и до 1974 г. работал на Горьковском авиационном заводе, пройдя путь от мастера до директора завода. В 1974–1980 годах – заместитель министра, первый заместитель министра авиационной промышленности. В 1980–1981 годах – министр станкостроительной и инструментальной промышленности СССР.

С 1981 по 1985 год – министр авиационной промышленности СССР.

С 1985 г. – заместитель председателя Совета Министров СССР, в 1990–1991 годах – председатель Совета Министров РСФСР. В 1991–1994 годах – постоянный представитель Российской Федерации при Европейском сообществе. Депутат Верховного Совета СССР с 1981 г., народный депутат СССР – с 1989 г. Награжден двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, медалями.

ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА МИНАВИАПРОМА СССР
(основные направления, 1984 г.)



В 1970 - 1980-х годах авиационная промышленность СССР создавала лучшую боевую авиатехнику четвёртого поколения: непревзойдённый истребитель-перехватчик МиГ-31 (1975 г.), лёгкий фронтовой истребитель МиГ-29 (1977 г.), тяжёлый высокоманёвренный истребитель Су-27 (1981 г.), уникальный стратегический бомбардировщик Ту-160 (1981 г.), боевые вертолёты Ка-50 (1982 г.) и Ми-28 (1982 г.)...

Особая гордость отечественных самолётостроителей – создание лучших в мире фронтовых истребителей четвёртого поколения. Работы по их обоснованию, проведенные в начале 70-х годов в ОКБ им. А.И. Микояна, ОКБ им. П.О. Сухого, ГосНИИАС и ВВС, привели к выводу о военно-экономической целесообразности одновременного выпуска двух типов фронтовых истребителей – лёгкого и тяжёлого, причем 2/3 парка должны составлять истребители МиГ-29 и 1/3 – Су-27. Использование новых достижений в области аэродинамики, двигателестроения и систем управления позволило создать не только маневренные сверхзвуковые истребители четвёртого поколения, но и их дальнейшие модификации, превосходящие по своим лётно-техническим характеристикам лучшие современные зарубежные истребители.

Для выпуска этой авиатехники была проведена масштабная модернизация материально-технической базы НИИ, КБ и серийных заводов, зачастую с внедрением эффективных технологий, не имеющих мировых аналогов.



СЫТЦОВ
Аполлон Сергеевич
(1929-2005)

Руководитель и организатор авиационной промышленности. Лауреат Государственной премии СССР, Заслуженный машиностроитель РСФСР, Заслуженный инженер УзССР.

В 1962 г. окончил Ташкентский политехнический институт по специальности "самолетостроение". С 1948 по 1975 год работал мотористом, инженером-технологом, начальником цеха, главным инженером в Ташкентском авиационно-производственном объединении. С 1975 по 1981 год – генеральный директор Ульяновского авиационного промышленного комплекса, член Коллегии Министерства авиационной промышленности СССР. Под руководством А.С. Сытцова проходило строительство в Ульяновске крупнейшего в Европе авиационного промышленного комплекса и огромного жилого микрорайона при нём с развитой инфраструктурой, создавался коллектив высококвалифицированных специалистов.

С 1981 г. – первый заместитель министра, в 1985–1991 годах – министр авиационной промышленности СССР.

Награжден орденами Ленина, Октябрьской Революции, двумя орденами Трудового Красного Знамени, медалями.

Бе-6



Бе-8



Бе-10



Бе-12



Бе-32



Б-40 «Альбатрос»



Ми-2**Ми-6****Ми-8****Ми-10****Ми-24****Ми-28**

В 1985 году новый руководитель партии и государства М.С. Горбачёв провозгласил период «перестройки». Были реализованы мероприятия по совершенствованию экономической и политической структуры СССР. Эти меры носили в основном административный характер. Начавшаяся в эти годы конверсия ориентировала оборонную промышленность на производство товаров народного потребления в ущерб наукоёмкой продукции. Но запас прочности МАП, всей его инфраструктуры и системы организации, позволил уверенно развиваться и создавать конкурентоспособную авиатехнику.

Успешно выполнялись плановые задания по созданию и поставкам новой авиационной техники: в 1980-х годах объем производства военных самолетов составил более 1500 машин в год, в отрасли трудились более 2 миллионов человек.

Грузооборот на воздушном транспорте возрос в 2,3 раза, объем пассажирских перевозок - в 6,4 раза. С учётом роста авиаперевозок были созданы новые конкурентоспособные гражданские самолеты: пассажирский широкофюзеляжный лайнер для авиалиний средней и большой протяженности Ил-96 (первый полёт в 1988 г.) и среднемагистральный пассажирский самолет Ту-204 (1989 г.).

В конструкции Ил-96 применены новые сплавы и увеличена доля композиционных материалов. Особое внимание было уделено вопросам надежности и безопасности эксплуатации самолета. На нём используется отечественный цифровой комплекс авионики с шестью цветными multifunctional дисплеями, ЭДСУ, инерциальная навигационная система и средства спутниковой навигации. На Ил-96-300 было решено установить новые двигатели П. А. Соловьева ПС-90А.

В конструкции самолета Ту-204 были применены новые алюминиевые и титановые сплавы, и также композитные материалы. Для сокращения числа стыков были использованы длинномерные панели. Применена усовершенствованная схема шумоизоляции и новые лакокрасочные материалы. Все системы спроектированы на основе новых принципов и с широким применением цифровой техники. Много внимания уделено эргономике кабины экипажа, комфорту пассажиров...

Помимо создания и производства авиационной техники различного назначения, МАП СССР с 1950-х годов активно участвовал в реализации советских космических программ. Начиная с создания приборов и агрегатов для первого в мире искусственного спутника Земли, технического обеспечения безопасного полёта первого космонавта планеты – Юрия Гагарина. Одновременно с этого же времени в авиационной промышленности шло создание воздушно-космических летательных аппаратов: ракетопланов, орбитальных самолётов, многоразовых авиационно-космических систем в оборонных и мирных целях. Высшим зримым научно-техническим и технологическим достижением отечественной авиационной промышленности стал успешный полёт в космос МКК «Буран».

Общепризнано, что до 1991 года СССР был способен самостоятельно разрабатывать и серийно производить все виды гражданской и военной авиационной техники и все ее компоненты (двигатели, оборудование, приборы, агрегаты и материалы). В мире такими возможностями располагали только США (с учетом сложившейся международной кооперации) и Европа (после объединения авиационной промышленности европейских стран).

Важнейшими направлениями научно-исследовательской и опытно-конструкторской деятельности авиационной промышленности СССР в послевоенный период были:

1. Создание военных и гражданских самолетов с реактивными двигателями;
2. Создание сверхзвуковых самолетов с изменяемым углом стреловидности крыла;
3. Создание сверхзвуковых стратегических бомбардировщиков – ракетноносцев, носителей атомного оружия;
4. Создание сверхдальних самолетов с системами воздушной дозаправки топливом;
5. Создание парка гражданских воздушных судов для магистральных и местных авиалиний, включая труднодоступные регионы страны;
6. Создание самолётов корабельного базирования вертикального взлета, посадки и укороченного взлета с трамплинов;
7. Создание двигателей с изменяемым вектором тяги;
8. Проведение исследований, продолжающихся в настоящее время, по созданию летательных аппаратов на альтернативных видах топлива и «электрических» самолётов, оборудованию их лазерами и плазмой, оптоволоконными приборами и микросхемами;
9. Создание сверхлегких и сверхпрочных материалов, сплавов, композитных материалов.

ТОВАРНАЯ НОМЕНКЛАТУРА АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКАЯ ТЕХНИКА

- самолеты
- вертолеты
- ракеты
- тренажёры
- системы десантирования, парашюты
- системы, агрегаты наземной подготовки и обслуживания
- комплексные системы контроля
- и другие виды техники

ПРОДУКЦИЯ ПРОМЫШЛЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ

- ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ: переработки сельскохозяйственной продукции
- обувной промышленности
- текстильной промышленности
- окраски и отделки текстиля и кожи
- АГРЕГАТЫ ГАЗОПЕРЕКАЧКИ
- ЭНЕРГОАГРЕГАТЫ
- ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ТРАКТОРОВ И ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Более 1500 наименований

ТОВАРЫ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ

- мини-тракторы, механизированные агрегаты для обработки земли
- холодильники и морозильники
- стиральные машины
- электропылесосы
- аудио- и радиотехника
- яхты
- дачи-прицепы
- катера, лодки, байдарки
- товары бытового назначения (электробритвы, миксеры, теннисные ракетки и др.)
- другие товары народного потребления

Более 2500 наименований

МЕДИЦИНСКАЯ ТЕХНИКА

- аппаратура для наркоза и вентиляции легких
- кислородная и ингаляционная аппаратура
- барокамеры
- хирургическое оборудование
- стоматологическое оборудование
- аппаратура гемосорбции

Более 30 наименований

ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- обрабатывающие центры
- прецизионные и универсальные металлорежущие станки
- ОБОРУДОВАНИЕ:
 - термическое
 - сварочное
 - литейное
 - раскройное
 - клепки и развальцовки
- СИСТЕМЫ И ЭЛЕМЕНТЫ АВТОМАТИЗАЦИИ
- ИЗМЕРИТЕЛЬНАЯ АППАРАТУРА

Более 300 наименований

Постановлением Госсовета СССР от 14 ноября 1991 года Министерство авиационной промышленности СССР было упразднено и прекратило свою деятельность 1 декабря 1991 года. Указом Президента РСФСР от 26 ноября 1991 года № 242 «О реорганизации центральных органов управления РСФСР» имущество, финансовые средства, предприятия, организации и учреждения упразднённого Министерства авиационной промышленности СССР были переданы в ведение Министерства промышленности РСФСР, и в дальнейшем началось их акционирование и приватизация.

Чтобы обеспечить координацию деятельности сотен взаимосвязанных предприятий и организаций авиационной промышленности России и стран СНГ в условиях быстро углубляющегося кризиса и отсутствия государственной промышленной политики, по инициативе руководства МАП СССР все они были объединены в созданный в октябре 1991 года Россоюз «Авиапром» и в Ассоциацию «Союз авиационного двигателестроения», которая также вошла в Россоюз.

