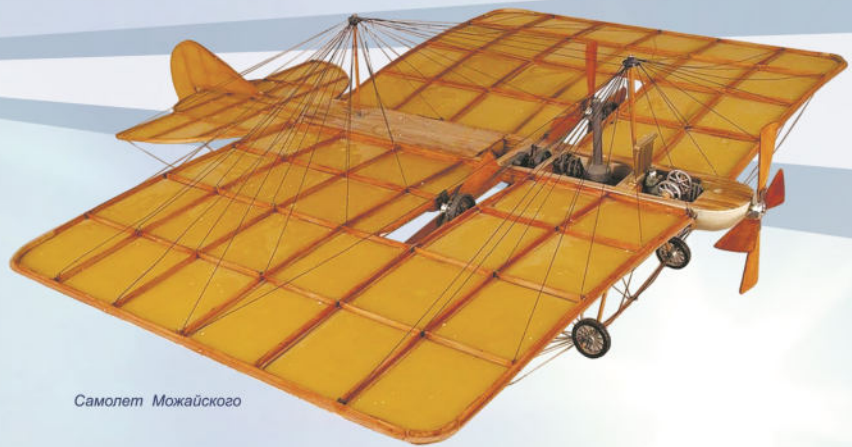




Самолет Можайского

НА ЗАРЕ АВИАЦИИ

1882

20 июля — испытание самолета А. Можайского.

А. Можайский — русский исследователь и изобретатель в области создания летательных аппаратов тяжелее воздуха, контр-адмирал — был первым, кто разработал конструкцию самолета с неподвижным относительно корпуса крылом и построил воздухоплавательный снаряд (самолет) в натуральную величину. Летательный аппарат Можайского представляет интерес как одна из первых практических попыток построить самолет, пилотируемый человеком.



Александр Можайский



Самолет Можайского

1904

Великий русский ученый профессор Н. Жуковский создал первый аэродинамический институт в Кашине под Москвой. Он был в числе тех, кто впервые занимался проблемами воздушных полетов.

Аэродинамическая лаборатория Московского высшего технического училища, где были проведены все первые аэродинамические опыты, была создана студенческим Воздухоплавательным кружком при постоянном содействии и под руководством Н. Жуковского, превратившего его постепенно в научно-исследовательский центр авиации. Инициатором кружка был студент Б. Россинский.



Николай Жуковский



Члены воздухоплавательного кружка ИТУ



Первая аэродинамическая труба Воздухоплавательного кружка



Первый полет планера Воздухоплавательного кружка Московского высшего технического училища

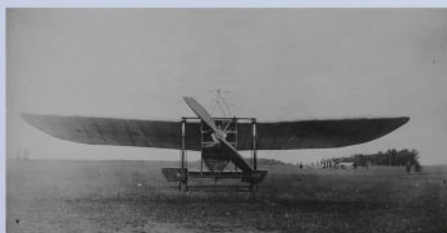


Борис Россинский

Яков Гаккель начал постройку самолета по своему проекту в ангаре на Коломяжском ипподроме. Основано Первое Российское товарищество воздухоплавания. Организаторы Я. Гаккель и С. Щетинин. Завод Первого Российского товарищества воздухоплавания (С. Щетинина) в Петербурге осенью начал свою деятельность с постройки самолетов под названием «Россия». Они были выпущены в феврале 1910 года. Руководил их постройкой инженер Н. Ребиков.



Самолет Гаккеля на аэродроме перед полетом



Моноплан «Россия Б» построен на заводе I-го Российского товарищества Воздухоплавания



Биплан «Россия А»

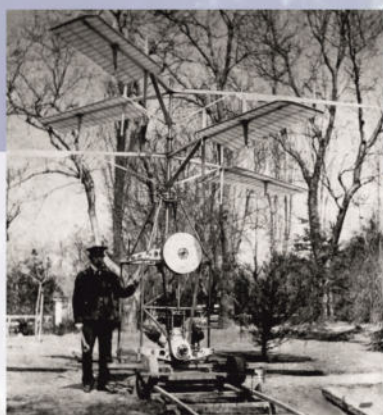


Яков Гаккель

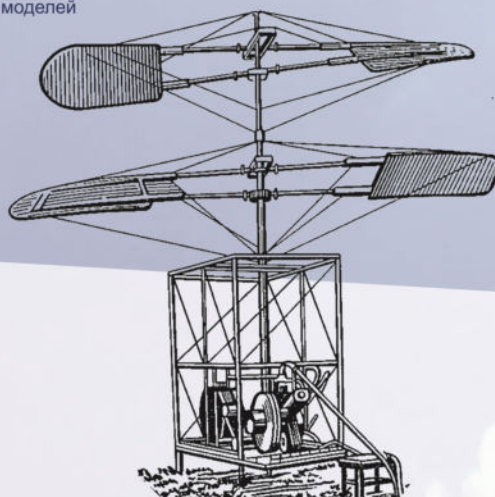
С 1909 по 1917 годам в Российской империи возникло более 20 авиационных предприятий.

1908

Инженер И. Сикорский построил свои первые две простейшие модели вертолета в 1908–1911 годы. Но ни одна из построенных моделей не смогла взлететь с пилотом.



Игорь Сикорский возле своего аппарата «Геликоптер №2»



Геликоптер Сикорского № 1

Член Киевского общества воздухоплавания А. Кудашев на Сырецком ипподроме совершил первый полет на самолете собственной конструкции «Кудашев-1». Хотя данный полет был недолгим и продолжался всего несколько десятков метров именно он был первым в России полетом на самолете собственной конструкции.



Александр Кудашев



Александр Кудашев и его биплан Кудашев-1



Биплан Кудашева

1910

1913

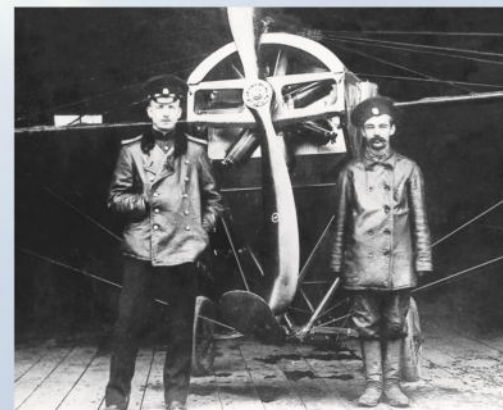
13 мая — начало летных испытаний первого в мире тяжелого многомоторного самолета-биплана «Русский витязь» авиаконструктора И. Сикорского — установлен мировой рекорд продолжительности полета. Самолет с пятнадцатью пассажирами пробыл в воздухе 30 мин.



Николай II на самолете «Русский витязь»



Первый в мире многомоторный самолет «Русский витязь»



Петр Нестеров

27 августа в Киеве над Сырецким полем летчик П. Нестеров впервые в мире выполнил на самолёте «Ньюпор—4» с двигателем «Гном Gamma» в 70 л. с. замкнутую петлю в вертикальной плоскости. Этим манёвром П. Нестеров положил начало высшему пилотажу. Теоретически способность самолета выполнять различные фигуры, в том числе и «петлю» обосновал еще в 1891 году Н. Жуковский.

1914

17 июня поднялся в небо самолет «Илья Муромец» авиаконструктора И. Сикорского — цельнодеревянный биплан, выпускавшийся в Российской империи на Руссо-Балтийском вагонном заводе в течение 1914–1919 гг. На самолете поставлен ряд рекордов грузоподъемности, числа пассажиров, времени и максимальной высоты полета. В гражданской версии «Илья Муромец» — первый в мире пассажирский самолёт с отоплением, электрическим освещением, спальней и туалетом. Самолет с десятью пассажирами на борту совершил рекордный полет продолжительностью 1 час 27 минут на высоте 2000 м. В том же году на этом самолете был осуществлен перелет Санкт-Петербург — Киев и обратно. В годы Первой мировой войны биплан «Илья Муромец» стал первым в мире многомоторным бомбардировщиком.



Многомоторный бомбардировщик «Илья Муромец»



Игорь Сикорский

1922

Первый самолёт А. Туполева АНТ-1. В проекте задуман как цельнометаллический.



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В СССР



У-2 (По-2)

1923

9 февраля. Официальная дата рождения гражданской авиации СССР. Принято постановление Совета Труда и Обороны «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». Построен первый из 30 двухместных учебно-тренировочных самолетов «Конек-Горбунок» конструкции В. Хюни, которые эксплуатировались до 1929 года.



1 марта. Началась Всесоюзная «Неделя воздушного флота», в ходе которой был организован добровольный сбор взносов на постройку самолетов.

17 марта. Открыта подписка на акции Российского Общества Добровольного воздушного флота — «Добролет», ставшего родоначальником Аэрофлота.

30 апреля. Утвержден Устав общества «Добролет».

15 июля. Открыта первая в СССР регулярная пассажирская линия Москва — Нижний Новгород протяженностью 420 километров. Открыл воздушный маршрут Яков Моисеев на самолёте под названием «Промбанк» (немецкий Junkers F13) — так назывался ключевой акционер «Добролета». Пассажирский перелет Москва — Нижний Новгород начинался с главного аэропорта СССР на Ходынском поле занимал 4 часа и проходил только днем и над железной дорогой, чтобы пилот не сбился с пути.



Самолет «Конек-Горбунок»



Самолет АК-1

19 октября. Совет Труда и Обороны утвердил первый план развития воздушных линий в стране на 1924-1926 гг.

28 октября. Совет Труда и Обороны принял постановление «Об отводе земельных участков для устройства аэродромов и посадочных площадок».

Декабрь. Прошли испытания первого отечественного пассажирского самолета АК-1, который впоследствии обслуживал авиалинию Москва — Казань — Москва.

1924



АНТ-2

11 января. Совет Труда и Обороны принял постановление «О порядке производства полетов с агитационными целями».

25 мая. Открыты воздушные линии: Харьков — Полтава — Киев, Харьков — Одесса — Харьков.

26 мая. Начались испытания первого металлического самолета конструкции А. Туполева АНТ-2.



1925

По проекту Николая Поликарпова построен пятиместный ПМ-1, который совершал перелёты на линиях Москва — Ленинград и Москва — Берлин. Вся конструкция самолёта — деревянная.

13 июля. Завершился демонстрационный перелет самолетов АК-1, Р-1, Р-2 и двух пассажирских Юнкерс — XIII по маршруту Москва — Улан-Батор — Пекин. Самолеты пилотировали летчики М. Волковойнов, М. Громов, А. Екатов, Н. Найденов, И. Поляков, А. Томашевский. Два самолета Р-1, пилотируемые М. Волковойновым и М. Громовым, продолжили перелет до Токио.

20 апреля. Прошли испытания трехместного пассажирского самолета К-1 конструкции К. Калинина.

27 сентября. Пилоты Б. Чухновский и О. Кальвица завершили первый арктический перелет из Ленинграда на Новую Землю с посадками в Петрозаводске и Архангельске



ПМ-1

Карта-схема перелета Москва - Пекин (из журнала «Самолет» за 1925 г.)

1926

Июль. Пилоты М. Межерауп и Я. Моисеев совершили перелет по маршруту Москва — Анкара, Москва — Тегеран — Москва.

2 сентября. Успешно завершился круговой демонстрационный перелет М. Громова на самолете АНТ-3 по маршруту Москва — Берлин — Париж — Рим — Вена — Прага — Варшава — Москва протяженностью 7150 км. Начало регулярных полетов между Москвой и Берлином.

1927

1 сентября. Пилот С. Шестаков и бортмеханик Д. Фуфаев завершили перелет на самолете АНТ-3 по маршруту Москва — Токио — Москва. Конструктором Н. Поликарповым создан многоцелевой самолет У-2 (По-2), который успешно использовался в гражданской авиации более тридцати лет. Выпускался он серийно вплоть до 1953 года, всего было построено 33 000 машин. Самолет У-2 — стал одним из самых массовых самолетов в мире, получил в простонародье название «Кукурузник». Переименован в По-2 в честь его создателя в 1944 году после смерти Николая Поликарпова.



Многоцелевой самолет У-2 (По-2)



С. Шестаков и Д. Фуфаев у самолета АНТ-3 «Наш ответ». Фото из архива семьи Д. Фуфаева

1928



Самолет К-4

Октябрь. В Берлине на международной авиационной выставке впервые представлены советские самолеты АНТ-3, У-2, К-4.



АНТ-3 Пролетарий

1929



Флаг Гражданского воздушного флота СССР



АНТ-9

Май. Завершились испытания первого 9-местного трехмоторного пассажирского самолета АНТ-9 конструкции А. Туполева.

10 июля. Принято постановление ЦИК СССР о введении флага для Гражданского воздушного флота СССР.

1 ноября. Первый советский перелет из СССР в США. Экипаж летчика С. Шестакова выполнил перелет на самолете АНТ-4 «Страна Советов» по маршруту Москва — Нью-Йорк. Исключительный по дальности и сложности. Преодолеет расстояние 21 242 километров, летное время составило 141 час 45 минут.

10 декабря. Образована Главная инспекция Гражданского воздушного флота СССР.



АНТ-4 «Страна Советов» в США

1930



Знак ГВФ За налет 500 тыс. км.

Начинают появляться первые данные по пассажирообороту, который исчисляется как произведение количества пассажиров на расстояние перевозок (пкм).

Открылось первое высшее учебное заведение гражданской авиации — Ленинградский институт гражданского воздушного флота — первое учебное заведение Аэрофлота и Научно-исследовательский институт гражданского воздушного флота (с 1954 г. — ГосНИИ ГВФ, с 1964 г. — ГосНИИ ГА).

23 февраля. В соответствии с постановлением ЦИК и СНК СССР упразднен Совет по гражданской авиации.

1 мая. Открыта новая авиалиния Москва — Пенза — Самара — Оренбург — Актобинск — Челкар — Казалинск — Кызыл-Орда — Ташкент — Фрунзе — Алма-Ата. Развивать перевозки приходилось в опасной обстановке — в период активности басмаческого движения в Средней Азии.

29 октября. Образовано Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота при Совете Труда и Обороне (ВО ГВФ) с упразднением акционерного общества «Добролет» и Главной инспекции ГВФ.

1931



АНТ-14 «Правда»

19 февраля. Состоялась Первая Всесоюзная конференция работников ГВФ.

Май. Начал издаваться журнал «Гражданская авиация».

15 мая. В Москве открыты Высшие академические курсы гражданской авиации (АвиаВАК).

14 августа. Состоялся первый испытательный полет самолета АНТ-14 «Правда».

11 октября. Совершен испытательный полет на первом самолете из нержавеющей стали «Сталь-2».

6 ноября. В Москве на Центральном аэродроме им. М.В. Фрунзе на Ходынском поле открыт первый в стране пассажирский аэровокзал.



Аэропорт на Ходынском поле. 1934 г.



Журнал «Гражданская авиация»

1932



25 февраля. ВО ГВФ при Совете Труда и Обороне преобразовано в Главное управление Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) при Совете Народных Комиссаров СССР.

26 марта. Образовано Главное управление Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ), позже учреждено официальное наименование советской гражданской авиации — «Аэрофлот».

1 апреля. Для работников ГВФ введены форменная одежда и знаки различия.

27 апреля. Президиум ЦИК СССР утвердил первый Воздушный Кодекс СССР.

26 июля. Принят «Дисциплинарный устав Гражданского воздушного флота СССР».

21 ноября. Главному Управлению ГВФ передана сельскохозяйственная авиация.



1931 г.
Примат Всесоюзного объединения ГВФ №212 от 3.05.1931 г.

1932 г.
Примат ГВФ №39 от 1.04.1932 г. (в летном ките)

1935 г.
Примат ГВФ №856 от 19.09.1935 г.

1933



17 марта. При ГУ ГВФ создана специальная эскадрилья имени Максима Горького для обслуживания важнейших делегаций и популяризации Гражданского воздушного флота.

28 апреля. Правительство страны установило праздник «День Воздушного Флота», который стал ежегодно отмечаться с 18 августа 1933 года.

17 июня состоялся первый полет АНТ-20 «Максим Горький» КБ Туполева. Советский пассажирский 8-моторный самолёт, самый большой самолёт своего времени с сухопутным шасси и его модификации. Размах крыльев — 63 м. Построен на Воронежском авиационном заводе.

Август. В Киеве открылся Институт инженеров ГВФ.

В год своего 10-летнего юбилея Аэрофлот перевез 50 тысяч пассажиров, около 4 000 тонн грузов и почты. С воздуха обработано 400 000 га сельскохозяйственных угодий.



ПС-124 (АНТ-20 бис)



АНТ-9 (ПС-9) агитационной эскадрилья им. М. Горького стилизованный под крокодила

1934

Самолет ЮГ-1
на водных крыльях



5 марта – 13 апреля. На самолетах АНТ-4 и Р-5 со льдины было вывезено 104 человека с ледокола «Челюскин», затертого во льдах Берингова пролива. За отвагу и мужество первыми в стане звания Героя Советского Союза удостоены авиаторы А. Ляпидевский, С. Леваневский, В. Молоков, Н. Каманин, М. Слепнев, М. Водопьянов, И. Доронин.

19 мая. Принято постановление о реорганизации органов управления Гражданского воздушного флота, согласно которому создано 12 территориальных управлений ГВФ.



1935



Нагрудный знак
Отличник аэрофлота

100% воздушного флота страны составили самолёты советского производства.

7 февраля. Введен Устав ГВФ и учрежден нагрудный знак «Отличник Аэрофлота».

7 августа. Постановлением ЦИК и СНК СССР утвержден новый Воздушный кодекс СССР.



24 Февраля. Пилот Н. Шебанов первым в ГВФ налетал безаварийно миллион километров.

1 февраля. СССР вступил в члены Международной авиационной федерации (ФАИ).



Н. Шебанов

1936

1937

6 мая открылось регулярное воздушное пассажирское сообщение по маршруту Москва — Ленинград.

Обслуживали линию вначале в основном шестиместные самолеты К-5. Почтово-пассажирский воздушный мост на этой трассе организован раньше — 24 мая 1932 года — и делал промежуточные посадки на аэродромах в Малой Вишере и Твери.

19 июня. В ГУ ГВФ образовано Управление международных воздушных линий.



Москва — Ленинград



Пассажирский К-5



Перелет Чкалова СССР-США

20 июня. Российские пилоты В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков на самолете АНТ-25 первыми совершили трансполярный беспосадочный перелет из Москвы в США через Северный полюс. В июле аналогичный перелет выполнили М. Громов, А. Юмашев и С. Данилин. Дальность перелета составила 9 130 км, длительность полета — 63 часа 16 минут.

Ноябрь. В ведение ГУ ГВФ передана санитарная авиация.



В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков и самолет АНТ-25

1938



П. Осипенко, В. Гризодубова, М. Раскова

25 сентября. Российские летчицы Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и штурман Марина Раскова на самолете «Родина» завершили беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток. Экипаж установил женский мировой авиационный рекорд дальности полета.



АНТ-37бис

1939



5 мая. День начала работы Эльзы Городецкой — первой стюардессы в истории российской авиации. Бортпроводник обслужила пассажиров рейса Москва — Ашхабад, выполненного 21-местным воздушным судном ПС-84.

5 июля. В Москве открылась Академия ГВФ; в этом же году создан Московский институт инженеров ГВФ имени К. Циолковского.



Э. Городецкая

1940

На воздушных линиях общей протяженностью 144 000 километров за год Аэрофлот за год перевез 410 000 пассажиров, по воздуху доставлено 60 000 тонн грузов и почты.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА

1941



Погрузка горючего в самолет Ли-2



Транспортник Ли-2, доставивший боеприпасы

Открыт международный аэропорт Внуково.

22 июня 1941 г. в 4 часа утра фашистская Германия, вероломно нарушив договор о ненападении, вторглась в пределы СССР, навязав советскому народу самую тяжелую и кровопролитную войну.

23 июня постановлением СНК СССР гражданский воздушный флот был передан в оперативное подчинение Наркомату Обороны СССР и все его служащие и рабочие были объявлены мобилизованными. Решено было сформировать авиационные группы ГВФ особого назначения.

23 июня для выполнения специальных заданий командования Красной Армии была сформирована Московская авиагруппа особого назначения (МАГОН). Местом ее базирования определен аэродром Внуково, ставший крупной военной базой Подмоскovie.

27 июня были сформированы еще пять авиационных групп: Белорусская, Киевская, Прибалтийская, Северная и Юго-Западная, а также три отдельных авиационных отряда ГВФ по обслуживанию Северного, Балтийского и Черноморского военно-морских флотов.

Выполняя боевые приказы, подразделения и отдельные экипажи ГВФ доставляли на фронт боеприпасы, вооружения, горюче-смазочные материалы, медикаменты, продовольствие, вывозили раненых, поддерживали связь между штабами, вели воздушную разведку, бомбили вражеские объекты. Они оказывали всестороннюю помощь партизанам, участвовали в воздушно-десантных операциях, летали в глубокий тыл противника.

Яркими страницами боевой летописи частей и подразделений ГВФ стали подвиги личного состава в битве под Москвой, при оказании помощи блокадному Ленинграду, в сражениях под Сталинградом, в Крыму, на Северном Кавказе, в Заполярье и на Украине, в Белоруссии, Прибалтике, в решающих сражениях по разгрому войск агрессора в Германии и взятии Берлина.



Погрузка раненого в санитарный самолет С-2



Эвакуация раненых самолетом ГА

1941

С июля 1941 г. по июль 1942 г. в сложнейших условиях вечной мерзлоты за один год была построена самая северная воздушная линия Красноярск-Уэлькаль для перегонки боевых самолетов из США в России на фронт по лендлизу.

Летные экипажи ГВФ выполняли боевые задания Красной Армии в боях за освобождение от гитлеровцев народов стран Восточной Европы – Польши, Чехословакии, Албании, Болгарии, Румынии и других. Особенно отличались аэрофлотовцы, оказывая помощь патриотам Югославии. С огромным напряжением в годы войны работали для фронта авиаподразделения ГВФ, находившиеся в тылу. Они перевозили военные грузы, запасные части к танкам, боевым самолетам, вооружение, боеприпасы, горючее.

Личный состав гражданской авиации Советского Союза внес достойный вклад в Победу над агрессорами. За проявленное мужество и героизм 12 000 авиаторов награждены орденами и медалями, а 15 удостоены звания Героя Советского Союза.

1945

1946

Гражданская авиация вместе со всей страной перешла к мирной жизни. К концу года довоенная сеть воздушных линий была полностью восстановлена. Аэрофлот активно участвовал в восстановлении народного хозяйства.

1947



Ил-12

Начало эксплуатации поршневого самолета Ил-12 — первого отечественного пассажирского самолета для массовых перевозок, пассажироместностью до 32 человек, разработанного под руководством С. Ильюшина.



Ил-12

1948



Ан-2

Начало эксплуатации многоцелевого самолета Ан-2 конструкции О. Антонова. Использовался на сельскохозяйственных работах, для перевозки пассажиров и обслуживания полярников в Арктике и Антарктиде. Всего было выпущено 17 000 экземпляров Ан-2 и его модификаций



Ан-2

1952

В Аэрофлот поступил на испытания новый самолет конструктора С. Ильюшина Ил-14, позволявший благодаря большой вместимости увеличить объем пассажирских перевозок.

Открылось Высшее авиационное училище гражданского воздушного флота в Ленинграде.

1954



РЕАКТИВНАЯ ЭРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

1956

12 сентября состоялся первый рейс реактивного лайнера Ту-104 из Москвы в Иркутск. Полёт длился 7 часов 10 минут. Всего Ту-104 установил 26 мировых рекордов.



1957



15 ноября. Ту-114 — дальнемагистральный самолёт с более экономичными турбовинтовыми двигателями совершил свой первый полёт. С пассажирами первый перелёт самолёта состоялся в 1959 г. из Москвы в Хабаровск и обратно. Это был самый большой в мире скоростной пассажирский лайнер. Мог разместить на борту до 200 человек. Ту-114 установил 32 мировых рекорда.



1959

Вышел на воздушные трассы самолёт Ил-18 с четырьмя турбовинтовыми двигателями. Самый комфортабельный самолёт того времени с системой надува и кондиционирования и буфетом-кухней.

Ту-114 выполнил первый беспосадочный рейс из Москвы в Нью-Йорк.



1960

Открыт международный аэропорт Шереметьево.

Создан Рижский институт инженеров гражданской авиации.

Указом Президиума Верховного Совета СССР утвержден новый Воздушный кодекс СССР.

На линии средней протяженности вышли самолеты Ту-124 и Ан-24.

1962

1963

В связи с 40-летним юбилеем со дня основания и за достижения в освоении авиационной техники и обслуживания народного хозяйства страны гражданский воздушный флот СССР награжден орденом Ленина.



В Краснодаре создан Всесоюзный научно-исследовательский институт применения гражданской авиации в народном хозяйстве.

Вступил в эксплуатацию московский аэропорт Домодедово.

На базе ГУ ГВФ при Совете министров СССР образовано Министерство гражданской авиации.

1964

1965

Впервые поднялся в небо Ан-22 «Антей» советский тяжёлый турбовинтовой транспортный самолёт, первый в мире широкофюзеляжный и самый большой в мире турбовинтовой самолёт. В пассажирской версии он мог взять на борт до 720 человек.

Июнь. На XXVI международном салоне аэронавтики и космоса в Ле-Бурже (Париж) «экспонатом №1» был признан советский авиагигант Ан-22 «Антей», созданный ОКБ О. Антонова.

30 сентября. Указом Президиума Верховного Совета СССР установлены почетный звания «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР». к трапам самолетов в любой из московских аэропортов.



31 декабря. Открылся крупнейший в СССР московский городской аэровокзал рядом со старейшим аэродромом на Ходынском поле. Рядом размещалась вертолётная станция. Были автоматизированы операции по регистрации пассажиров на рейсы, автобусы и вертолеты доставляли пассажиров прямо к трапам самолетов в любой из московских аэропортов.

1966



Як-40

Первые полеты совершил пассажирский самолет местных авиалиний Як-40 конструктора А. Яковлева.

1967

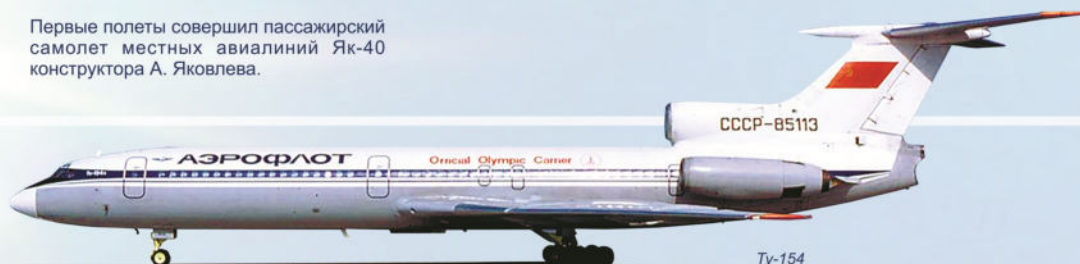


Ил-62М

Начало эксплуатации реактивного дальнемагистрального самолёта Ил-62 с хвостовым размещением двигателей. Он пришёл на смену турбовинтовому ветерану Ту-114 на дальних трассах.

1968

Ту-154 совершил свой первый полёт. Самый массовый самолёт отечественного производства.



Ту-154



1971

Вступление СССР в члены Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Аэрофлот вышел на международную арену. Его экипажи летали в 59 стран мира.

Рейсом трансконтинентального лайнера Ил-62 Париж — Москва — Париж началось движение по транссибирской магистрали Аэрофлота. Позже по этой магистрали стали выполняться рейсы в столицу Японии из Лондона, Рима, Копенгагена и Франкфурта-на-Майне.

1972



Начались регулярные полеты на новом магистральном самолете Ту-154.

1973

За большие успехи в развитии воздушного транспорта, значительный вклад в выполнение планов по перевозке пассажиров, применению авиации в народном хозяйстве страны, освоение новой авиационной техники и в связи с 50-летием со дня создания гражданская авиация награждена орденом Октябрьской Революции.



Вышло Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по повышению безопасности полетов в гражданской авиации». С этой даты начался качественный этап становления и развития системы управления воздушным движением (УВД) в стране.

1974

Открылась самая протяженная — свыше 16 000 километров линия Аэрофлота, связавшая Москву и столицу Перу Лиму.

1975

Открылось Актыбинское высшее летное училище гражданской авиации.

1976

Впервые Аэрофлот перевез за год более 100 000 000 пассажиров.



Як-42



Ил-86

1977

1 ноября. Начало эксплуатации первого в мире сверхзвукового пассажирского самолёта Ту-144. Открыта новая эра в гражданской авиации.



Ту-144

8 августа. Экипажи Аэрофлота приняли участие в обеспечении исторической экспедиции атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу.



Ил-76

Началась эксплуатация транспортного самолета Ил-76, принимающего на борт около 40 тонн груза.

1978

8 февраля. Организовано Кировоградское высшее летное училище гражданской авиации.



Указом Президиума Верховного Совета СССР установлен ежегодный праздник «День Аэрофлота», который отмечался во второе воскресенье февраля.

1979

Завершено внедрение автоматизированных систем УВД в воздушных зонах аэропортов Борисполь, Пулково, Ростов-на-Дону, Минеральные Воды, Сочи.

1980

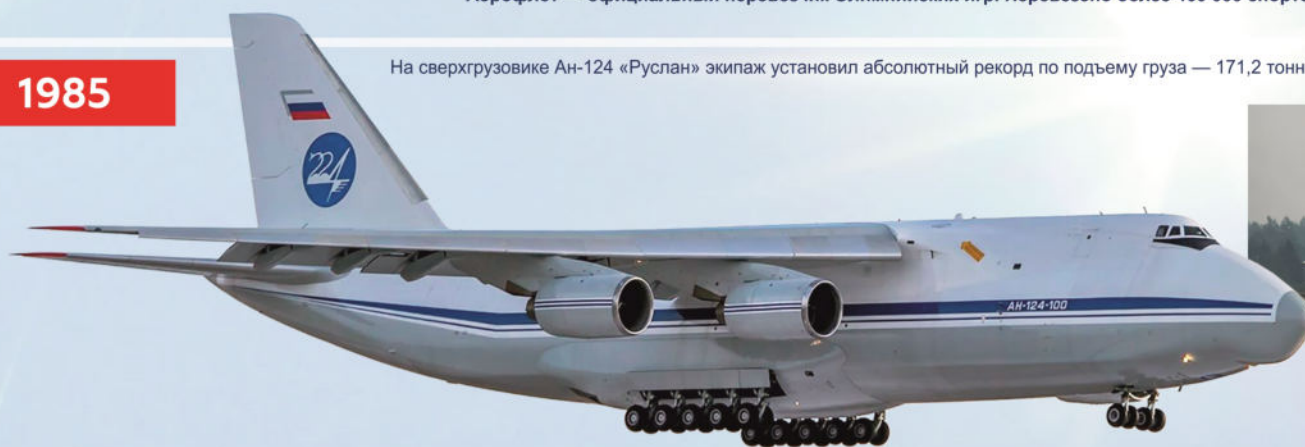
22 декабря. Началась эксплуатация среднемагистрального пассажирского самолета Як-42. Он стал первым советским самолетом, который прошел полную международную сертификацию и был допущен к полетам без ограничений во всех европейских государствах.

26 декабря. Началась эксплуатация первого отечественного серийного широкофюзеляжного пассажирского самолета Ил-86, разработанного ОКБ С. Ильюшина. Ил-86 завоевал репутацию одного из самых надежных и безопасных авиалайнеров в мире.

Аэрофлот — официальный перевозчик Олимпийских игр. Перевезено более 460 000 спортсменов и туристов.

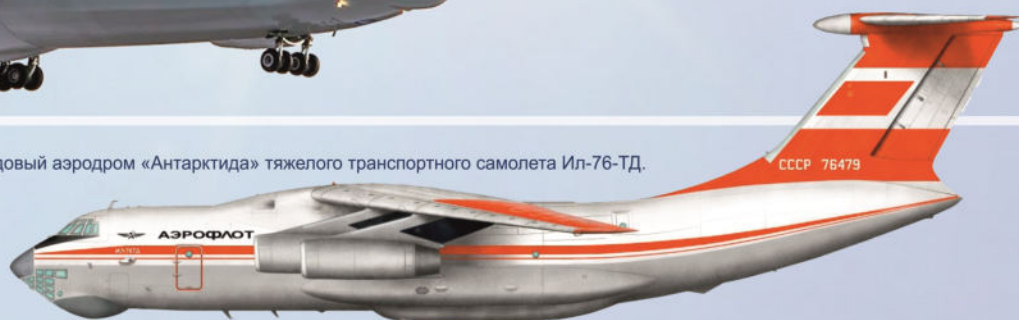
1985

На сверхгрузовике Ан-124 «Руслан» экипаж установил абсолютный рекорд по подъему груза — 171,2 тонн на высоту 10 750 м.



1986

25 февраля. Впервые в мире была совершена посадка на снежно-ледовый аэродром «Антарктида» тяжелого транспортного самолета Ил-76-ТД.



1988



На испытания вышел гигантский шестидвигательный самолёт Ан-225 «Мрия», самый большой в мире. Его основным назначением была транспортировка космического корабля «Буран» и блоков ракеты-носителя «Энергия».



28 сентября. В воздух поднялся новый дальний магистральный пассажирский самолет Ил-96-300.

15 апреля. Состоялся полет созданной в АНТК им. А. Туполева воздушной лаборатории Ту-155 — первого в мире самолета, оснащенного двигателями, работавшими на криогенном топливе.

1988



Начало производства Ту 204/214 - советского и российского среднемагистрального узкофюзеляжного пассажирского самолёта. Был разработан в конце 1980-х - начале 1990-х годов в ОКБ А. Туполева для замены на авиалиниях пассажирского самолёта Ту-154. Рассчитан на 164-215 пассажиров и дальность полёта 4200-5920 км. Производится на заводе «Авиастар-СП» в Ульяновске, а также с 1996 года на КАПО имени С. Горбунова в Казани. Первый полет состоялся 2 января 1989 года, а начало эксплуатации приходится на 23 февраля 1996 года.

Воздушным транспортом страны (Аэрофлотом) было перевезено более 137 000 000 пассажиров, более 370 000 тонн почты, более 2 500 00 тонн грузов, обработано более 59 000 000 гектаров сельскохозяйственных угодий.



РОССИЙСКОЕ
ИСТОРИЧЕСКОЕ
ОБЩЕСТВО



ФОНД
ИСТОРИИ
ОТЕЧЕСТВА



МУЗЕЙ ТЕХНИКИ





ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1991

После распада СССР появилось несколько десятков самостоятельных авиакомпаний.

Октябрь. Упразднено Министерство гражданской авиации СССР. Его полномочия переданы Министерству транспорта Российской Федерации, в составе которого образован Департамент воздушного транспорта.

Функции Госавианadzора СССР переданы Межгосударственному авиационному комитету (МАК), созданному в 1991-1992 гг. в целях координации деятельности Содружества Независимых государств (СНГ).

1992

Началась работа по реструктуризации отрасли, акционированию и приватизации. Авиапредприятия делятся на самостоятельные аэропорты и авиакомпании. Многие оказались в сложном экономическом положении.

В Шереметьево прибыли первые авиалайнеры иностранного производства — «Аэробусы А-310».

1993

Начало эксплуатации самолёта Ил-96 — первого отечественного дальнемагистрального широкофюзеляжного самолёта, рассчитанного на 300 пассажиров. В историю мировой гражданской авиации вошёл как самый безопасный пассажирский самолёт.



1995



Началась эксплуатация среднемагистральных самолетов Ту-204-100 и Ту-214.

1996

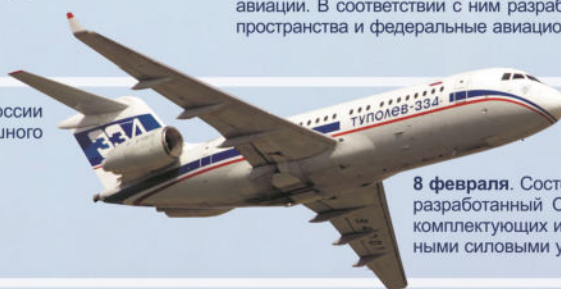
На базе Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта образована Федеральная авиационная служба (ФАС) России.

19 марта. Принят Воздушный кодекс Российской Федерации (№60-ФЗ), устанавливающий правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации. В соответствии с ним разрабатываются федеральные правила использования воздушного пространства и федеральные авиационные правила.

1997

1999

Федеральная авиационная служба (ФАС) России реорганизована в Федеральную службу воздушного транспорта (ФСВТ) России.



8 февраля. Состоялся первый полет ближнемагистрального самолета Ту-334, разработанный ОАО «Туполев». Самолет на 97% собран из отечественных комплектующих и материалов, оснащен отечественной авионикой и экономичными силовыми установками.

2000

Федеральную службу воздушного транспорта (ФСВТ) России реорганизована в Государственную службу гражданской авиации.

Гражданская авиация России имеет 800 000 километров воздушных трасс и авиалиний, 639 аэропортов, 308 авиакомпаний, более 7 000 воздушных судов, 5 учебных заведений, 13 авиаремонтных заводов, 4 НИИ, 128 центров Единой системы организации воздушного движения.

2004

Создан Департамент государственной политики в области гражданской авиации в составе Минтранса России.

Образовано Федеральное агентство воздушного транспорта «Росавиация».

Создана Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

12 мая. Утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года, включавшая подраздел «развитие гражданской авиации. Реформирование системы управления воздушным движением».

Образована Федеральная аэронавигационная служба (Росаэронавигация).

2005

2007

2 марта. В аэропорту Шереметьево введен в эксплуатацию новый международный аэровокзальный комплекс «Шереметьево-1» (Терминал С) с пропускной способностью 5 000 000 пассажиров в год.



2008

19 мая. Впервые поднялся в воздух «Сухой Суперджет-100», созданный коллективом ЗАО «Гражданские самолеты Сухого». Это первый самолёт, разработанный в России после распада СССР.



2009

11 сентября. Упразднена Федеральная аэронавигационная служба. Ее функции переданы Росавиации и Ространснадзору.

В аэропорту Шереметьево введен в эксплуатацию современный международный терминал Е с пропускной способностью 30 000 000 пассажиров в год.

2010

2011



29 декабря. Поднялся в воздух новый среднемагистральный самолет ТУ-204СМ, разработанный ОАО «Туполев». На нем установлено более 20 новых систем и агрегатов отечественного производства.

«Сухой Суперджет-100» Поступил в авиакомпанию.

2012

Июль. Министерство транспорта РФ утвердило эмблему и Флаг Росавиации



В аэропорту Домодедово открыт новый пассажирский терминал А с пропускной способностью 8100 пассажиров час.

2 октября. Иркутский авиационный завод приступил к изготовлению первой очереди крупногабаритных деталей перспективного среднемагистрального пассажирского самолета МС-21. Разработка корпорацией «Иркут» совместно с ОКБ им. А. Яковлева на базе проекта Як-242. Главный конструктор – В. Нарышкин.

2013

9 февраля. Указом Президента РФ установлен новый профессиональный праздник – День работника гражданской авиации.

4 декабря. Новый пассажирский терминал Пулково принял первых пассажиров.

За год российские авиакомпании перевезли около 85 000 000 пассажиров и более 1 000 000 тонн грузов.



Запуск первого бюджетного перевозчика — авиакомпании «Победа».

Сентябрь. Открыто регулярное сообщение через новый аэропорт Итуруп (о.Итуруп, Курильские острова).

Создан филиал «Крымаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

2014

2015

30 марта. Введен в эксплуатацию новый аэровокзальный комплекс аэропорта Стригино (г. Нижний Новгород).

30 мая. Открытие аэропорта «Жуковский» — четвертого аэропорта Московской воздушной зоны.

2016

2017

Открылся реконструированный аэровокзальный комплекс аэропорта Рожино (г. Тюмень).

7 декабря. Открыт для регулярных рейсов аэропорт «Платов» (Ростов-на-Дону).

Первый полёт перспективного среднемагистрального самолёта МС-21 («Магистральный самолёт XXI века»).



12 мая. На аэродроме Иркутского авиазавода состоялся первый полёт второго опытного самолёта МС-21-300.

2018

2020

15 декабря. Состоялся первый полёт перспективного среднемагистрального самолёта МС-21-310, оснащённого новейшими двигателями российского производства ПД-14.

6 апреля. Глава Объединенной авиастроительной корпорации Ю. Слюсарь сообщил о запуске производства первых 20 самолетов Ту-214. Объединённая авиастроительная корпорация запланировала произвести 70 авиалайнеров Ту-214 до 2030 года.



2022

«Авиационная отрасль... играет важнейшую роль в развитии российской промышленности, ее высокотехнологичных направлений и, конечно, имеет особое значение для транспортного сообщения, для связанности регионов нашей огромной страны», – Владимир Путин, президент РФ (в ходе совещания по развитию авиаперевозок и авиастроения 31 марта 2022 года)

ВЕРТОЛЕТЫ В СОВЕТСКОЙ И РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Вертолетостроение в мире начало динамично развиваться после Второй мировой войны. В Советском Союзе в вопросе конструирования вертолетов не только не отставали от всегоостального мира, но и были одними из лидеров в вертолетостроении. За полвека было сделано огромное количество машин.

1948

Ми-1

В сентябре 1948 года состоялся первый полет Ми-1. Советский многоцелевой вертолет, который был разработан в ОКБ М. Миля почти сразу после Второй мировой войны. Серийное производство машины велось с 1952 по 1960 год. Всего в СССР было собрано 2680 таких машин. Использовался вертолет как в народном хозяйстве страны, так и в армии. Кроме того, Ми-1 стал первым серийным вертолетом Советского Союза. В серийную эксплуатацию вертолет поступил в 1959 году, получив название «Москвич».



1952

Ми-4

В июне 1952 года состоялся первый полет Ми-4 ОКБ М. Миля, а уже в мае 1954 года он поступил в эксплуатацию. Выпускался на саратовском и Казанском авиационных заводах. Вертолет широко использовался в качестве пассажирского, транспортного, санитарного, для тушения лесных пожаров.



1959

Ми-6

Первые полеты вертолета состоялись в июне 1959 года. Советский тяжелый многоцелевой вертолет, создававшийся для нужд армии и народного хозяйства. Использовал классическую компоновочную схему и стал предшественником Ми-8. Главной особенностью Ми-6 было то, что данная советская машина стала первым в мире вертолетом, использовавшим два турбовального двигателя со свободной турбиной. Государственные испытания проходили в 1959–1963 гг.

На вертолете Ми-6 было установлено 16 мировых авиационных рекордов, в том числе шесть абсолютных. Его компоновочная схема признана классической. За достижение скорости в 1961 году 320 км/ч, ранее считавшейся невозможной для вертолетов, был получен «Приз американского геликоптерного общества» Игоря Сикорского.



1961

Ми-2

В сентябре 1961 года состоялся первый полет Ми-2. Советский многоцелевой вертолет, который был разработан и поставлен на конвейер в начале 1960-х годов. Использовался преимущественно для выполнения различных задач в гражданской области. В общей сложности было выпущено около 5400 таких машин. Использовались вертолеты вплоть до 1992 года.



1962

Ми-8

Ми-10

В сентябре 1962 года состоялся первый полет Ми-8. Самый массовый двухдвигательный вертолет в истории мировой авиации. Создана машина ОКБ М. Миля в начале 1960-х годов. Позиционируется, как тяжелый многоцелевой вертолет для выполнения различных военных и гражданских задач. Используется машина и сегодня. Машина оказалась очень удачной и активно идет на экспорт более, чем в 50 стран мира.

Разработан в 1961–1964 годах, принят на вооружение в 1963 году. Серийно производился на Ростовском вертолетном заводе. Ми-10К — гражданская модификация Ми-10, оптимизированная для выполнения строительно-монтажных работ. По сути Ми-10 является летающим краном. Использовался вплоть до 2009 года, пока не уступил свою нишу более современной машине. В 1981 году впервые в практике СССР с помощью грузового вертолета Ми-10К были смонтированы конструкции Харьковской телебашни высотой 240,7 м. В 1982 году Ми-10К принимал участие в монтаже якутской телебашни высотой 241 м. на вечной мерзлоте. Подъем и доставку металлоконструкций вертолет выполнял с ипподрома г. Якутска, монтаж телебашни выполнен за 5 дней. В 2003 году вертолет данного типа осуществил монтаж 48-метрового шпиля на здании «Триумф-Палас» в Москве, на высоте более 200 м.



1967

Ка-26

В июне на XXXVII международном салоне авиации и космоса в Ле-Бурже (Франция) был продемонстрирован легкий многоцелевой вертолет Ка-26, разработанный в ОКБ им. Камова.



1977

Ми-26

В декабре 1977 года состоялся первый полет Ми-26. Советский и российский тяжелый многоцелевой широкофюзеляжный транспортный вертолет, разработанный ОКБ М. Миля. Крупнейший в мире серийно выпускаемый транспортный вертолет. Начал эксплуатироваться в 1980 году. На сегодняшний день Ми-26 — самый крупный транспортный вертолет в мире, выпускающийся серийно. Производится на заводе «Роствертол» холдинга «Вертолеты России». Ми-26 имеет множество модификаций, в том числе и гражданской авиации:

Ми-26С — был разработан для ликвидации последствий в зоне ЧАЭС;

Ми-26П — гражданский вертолет на 63 пассажира;

Ми-26МС — для медицинской службы;

Ми-26ТМ — «Летающий кран» с кабиной оператора под фюзеляжем и вместо грузовой ramпы;

Ми-26ТП — модификация для пожарной службы.



1986
Ка-32

Советский и российский средний транспортный вертолёт соосной схемы с двумя турбовальными двигателями и неубирающимися шасси. Начал эксплуатироваться в 1986 г. Ка-32 является гражданским развитием поисково-спасательного вертолёт Ка-27ПС, разработанным ОКБ им. Н. Камова с учётом успешной эксплуатации семейства вертолёт Ка-25 и Ка-27 с палубы кораблей.



1997
Ка-226

Состоялся первый полет многоцелевого вертолета Ка-226. Вертолет ОАО «Камов» представляет собой модернизацию хорошо зарекомендовавшего себя Ка-26. Легкий вертолет Ка-226Т (способен перевозить до семи пассажиров или 1,5 т. груза) – Благодаря модульности конструкции может использоваться для спасения терпящих бедствие или стать скорой медицинской помощью, патрулировать особо охраняемые зоны и десантировать специальные подразделения на необорудованные для этого площадки, перевозить грузы на внешней подвеске или внутри кабины.



1999
Ансат

В августе 1999 года состоялся первый полет лёгкого многоцелевого вертолёт разработки КБ ОАО «Казанский вертолётный завод». Его разработка началась в 1993 году - первого вертолёт, спроектированного и созданного в России в постсоветский период. Программа вертолёт Ансат активно развивается в двух направлениях: военном и гражданском. Машина используется для решения широкого круга задач: доставка грузов, перевозка пассажиров, проведение поисково-спасательных операций, патрулирование, оказание экстренной медицинской помощи, административные перевозки, первоначальное обучение. Конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. В мае 2015 г. сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и позволяет спасти жизнь человека на период транспортировки.



2009
Актай

Актай — лёгкий многоцелевой вертолёт, производимый с 2009 года российским предприятием ОАО «Казанский вертолётный завод». Стандартная компоновка вертолёт Актай позволяет разместить на борту до трёх человек, включая одного пилота и двух пассажиров, что фактически, позволяет применять данный летательный аппарат в качестве средства азротакси, экскурсионного или же патрульного вертолёт, для проведения наблюдения за нефте- и газопроводами и т.п. Вертолёт Актай может также считаться и коммерческим воздушным судном, что связано в первую очередь с его функциональными возможностями.



2012
Ми-171

В январе ОАО «Московский вертолётный завод им. М. Миля» приступило к сборке транспортного вертолёт Ми-171 А2. Ми-171 считается одной из самых удачных разработок российской вертолётостроительной школы. Представляет результат глубокой модернизации самого массового в мире вертолёт Ми-8. Воплотил в себе лучшие качества предшественника и приобрел совершенно новые возможности за счет внедрения новых технологий.



2015
Ми-38

Серийное производство вертолёт Ми-38 в Казани началось в 2015 году, а проектирование – еще в 1987 году. Он был предназначен для замены Ми-8/Ми-17. Средний многоцелевой вертолёт Ми-38 может применяться для перевозки грузов (до 6 тонн) и пассажиров (до 30 чел.), в том числе VIP, использоваться в качестве поисково-спасательного вертолёт и летающей неотложки, для полётов над сушей и акваториями. Ми-38 имеет много прогрессивных особенностей (в частности: «стеклянная кабина» для двух пилотов и широкое использование композитных материалов, в том числе в несущем и хвостовом винтах). Государственная программа «Вертолёт Ми-38» финансируется правительством России.

На сегодняшний день в России среди новейших гражданских вертолёт – легкие многоцелевые машины Ансат и Ка-226Т, средний многофункциональный вертолёт Ка-62, обладатель пяти мировых рекордов Ми-38 и модернизированный транспортно-пассажирский Ми-171А2.



2021
БАС-2000

БАС-200 — российская Беспилотная авиационная система, тяжёлый БПЛА вертолётного типа, предназначен для транспортировки грузов до 50 кг. Первый полет состоялся в 2021 году. Разработан НЦВ Миля и Камова. Кроме грузоперевозок (медикаментов, продуктов, почты и др.), БАС-200 способен производить мониторинг местности в светлое и тёмное время суток (разведка), аэрофотосъемку, магнитометрическую и тепловизионную съемки, поисково-спасательные операции, трансляции и ретрансляции теле- и радиосигналов. БАС-200 планируется применять в Арктической зоне, но пока сертифицирован только на -10°C. Наиболее перспективным применением БАС-200 является геологоразведка, поиск новых нефтяных и газовых месторождений.



ВЫДАЮЩИЕСЯ СОВЕТСКИЕ И РОССИЙСКИЕ АВИАКОНСТРУКТОРЫ

Андрей Туполев 1888–1972

Андрей Николаевич Туполев — советский учёный и авиаконструктор, генерал-полковник-инженер, доктор технических наук, один из отцов-основателей современного самолетостроения. Академик АН СССР. Герой Труда. Трижды Герой Социалистического Труда. Заслуженный деятель науки РСФСР.

С 1956 года Андрей Туполев — Генеральный конструктор авиационной промышленности СССР. Под его руководством спроектировано более 100 типов самолётов. Они составили основу авиапарка в СССР и постсоветской России. На самолётах Туполева установлено 78 мировых рекордов и совершено 30 выдающихся перелётов, в том числе спасение экипажа парохода "Челюскин" на АНТ-4, беспосадочные перелеты в США через Северный полюс экипажей Валерия Чкалова и Михаила Громова на АНТ-25, высадка научных экспедиции "Северный полюс" во главе с Иваном Папаниным. Многие самолеты марки "Ту" и сегодня эксплуатируются в разных странах мира. Имя А. Туполева носит Казанский государственный технический университет, Московский машиностроительный завод «Опыт». В 2019 году именем Туполева назван московский аэропорт "Внуково".



Алексей Туполев 1925 -1991

Алексей Андреевич Туполев — советский авиаконструктор, академик Российской академии наук, Герой Социалистического Труда, доктор технических наук, профессор.

С 1973 г., после смерти отца, авиаконструктора А. Туполева, — генеральный конструктор Московского машиностроительного завода (ныне — ОАО «Туполев»).

Занимался созданием боевой беспилотной техники для полетов в широком диапазоне сверхзвуковых скоростей на (ММЗ) «Опыт». Принимал участие в создании многих военных самолетов марки «Ту» и их модификаций - Ту-2, Ту-4, Ту-70, Ту-16; сверхзвукового тяжелого беспилотного самолета-снаряда Ту-121, оперативных сверхзвуковых беспилотных разведчиков Ту-143 «Рейс» и Ту-141 «Стриж»; сверхзвукового стратегического бомбардировщика-ракетоносца Ту-160. Участвовал в разработке пассажирских самолетов Ту-104, Ту-114, Ту-124, Ту-134, Ту-154Б, Ту-154М. Руководил созданием сверхзвукового пассажирского лайнера Ту-144, экспериментального самолета Ту-155 (использовал криогенное топливо), пассажирского лайнера Ту-204. Участвовал в проектировании МТКК «Буран».

Александр Яковлев 1906–1989

Александр Сергеевич Яковлев — советский авиаконструктор, генерал-полковник авиации, дважды Герой Социалистического Труда, академик АН СССР.

С 1940 по 1946 гг. — заместитель наркома авиационной промышленности. С 1956 по 1984 г. работал на должности Генерального конструктора ОКБ.

Под его руководством создано более 100 серийных типов и модификаций самолётов, установлено около 50 мировых и 70 все-союзных рекордов. Под руководством А. Яковлева созданы истребители Як-1, Як-3, Як-7, Як-9, бомбардировщики ББ-22, Як-28, УТ-2. Он подготовил всепогодный перехватчик, советский самолет вертикального взлета Як-38, вертолет Як-24, реактивные пассажирские самолеты Як-40 и Як-42 и др. Имя А. Яковлева носит Опытное конструкторское бюро 115, Московский машиностроительный завод «Скорость».



Сергей Ильюшин 1894–1977

Сергей Владимирович Ильюшин — советский авиаконструктор, разработчик самого массового боевого самолёта в истории — штурмовика Ил-2. Трижды Герой Социалистического Труда, единственный лауреат семи Сталинских премий, лауреат Ленинской премии, Государственной премии СССР. Кавалер восьми орденов Ленина.

Под его руководством созданы многие типы штурмовиков, бомбардировщиков, которые сыграли большую роль в разгроме немецко-фашистских войск в годы Великой Отечественной войны. В послевоенные годы Ильюшин создает пассажирские самолёты (Ил-12, Ил-14, Ил-18, Ил-62 и др.), обслуживавшие в то время большинство линий Аэрофлота. Многоместный турбовинтовой самолёт Ил-18 стал одним из основных пассажирских самолетов СССР, а созданный в 1962 году трансконтинентальный лайнер Ил-62 занял место флагмана Аэрофлота. С. Ильюшин, создав свою школу в самолетостроении, внёс достойный вклад в развитие советской авиации.

Николай Поликарпов 1892 - 1944

Русский и советский авиаконструктор, глава ОКБ-51 (впоследствии — ОКБ Сухого). Герой Социалистического Труда. Николай Николаевич Поликарпов является одним из основоположников советской школы русского самолётостроения. Поликарпов разработал в общей сложности свыше 80 самолетов разных типов. В 1923-1940 гг. на авиазаводе №1 было построено более 15 тыс. самолетов его конструкции. Созданные под его руководством многоцелевые самолёты У-2 (По-2) и Р-5 были одними из лучших в своём классе, а И-15 бис, И-153 «Чайка» и И-16 стали основой истребительной авиации СССР 1934–1941 годов, за что конструктор заслужил репутацию «короля истребителей». Под руководством Поликарпова в разные годы работали будущие известные конструкторы советской авиационной и ракетно-космической техники - Артем Микоян, Михаил Янгель, Александр Потопалов, Всеволод Таиров и др.



Генрих Новожилов 1925 - 2019

Генрих Васильевич Новожилов — советский и российский авиаконструктор, доктор технических наук, профессор, академик АН СССР; член-корреспондент.

Новожилов с 1964 года работал заместителем генерального конструктора С. Ильюшина, а с 1970 г. назначен генеральным конструктором, ответственным руководителем Московского машиностроительного завода (ММЗ) "Стрела (ныне ПАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина)". Под руководством Г. Новожилова был создан самый распространенный самолет военно-транспортной и гражданской авиации Ил-76. На базе этой машины спроектированы военно-транспортные самолеты Ил-76МФ и Ил-76МД; Ил-76К, предназначенный для тренировок космонавтов в условиях кратковременной невесомости; летающий госпиталь Ил-76МД "Скальпель" и др. Авиаконструктор руководил работами по первому отечественному широкофюзеляжному пассажирскому самолету Ил-86 и военной модификации на его основе Ил-80 (летающий командный пункт), широкофюзеляжному дальнемагистральному Ил-96-300, специальная версия которого обслуживает президента РФ Владимира Путина. При участии Новожилова были созданы Ил-96МО (опытный самолет с американскими двигателями и оборудованием) и Ил-96Т (грузовой), Ил-103 (легкий многоцелевой), Ил-114, Ил-114-100.

Олег Антонов 1906–1984

Олег Константинович Антонов — советский авиаконструктор, создатель Авиационного научно-технического комплекса, академик АН СССР, Герой Социалистического Труда.

С 1945 года возглавлял филиал КБ А. Яковлева в Новосибирске, которое в 1946 г. стало самостоятельным КБ. С 1952 г. КБ переезжает в Киев. Олег Константинович руководил им до самой смерти в апреле 1984 г. В ноябре того же года ОКБ стало носить его имя (сейчас — ГП «Антонов»). Антонов по праву считается «отцом» транспортной авиации. Занимался созданием специализированных транспортных самолетов серии «Ан» для военно-транспортной авиации, воздушно-десантных войск и обеспечения грузовых перевозок, а также пассажирских самолетов, обладающих высокой экономичностью перевозок. В ОКБ, которое он возглавлял, был спроектирован Ан-22 «Антей», ознаменовавший новый шаг в самолётостроении — он стал первым в мире широкофюзеляжным самолётом. Под руководством О. Антонова создан ряд самолетов, в том числе Ан-124 («Руслан»). Создал целый ряд разноманевренных летательных аппаратов: 52 типа планеров и 22 вида самолётов. На самолётах, разработанных под непосредственным руководством О. Антонова, было установлено 244 мировых авиационных рекорда.



Петр Балабуев 1931- 2007

Петр Васильевич Балабуев — советский авиаконструктор. Доктор технических наук, профессор, генеральный авиаконструктор Авиационного научно-технического комплекса имени О. К. Антонова. Герой Социалистического Труда.

С 1968 года — заместитель, а с 1984 года — генеральный конструктор ОКБ имени О. Антонова. Под руководством Балабуева было создано около 100 типов и модификаций самолетов марки «Ан» — в частности, военно-транспортный Ан-8, среднемагистральный пассажирский Ан-10, тяжелый транспортный Ан-22 «Антей», пассажирский Ан-24, многоцелевой Ан-72, региональный пассажирский Ан-140, тяжелый дальний транспортный Ан-124 "Руслан", сверхгрузоподъемный Ан-225 "Мрия", который стал частью грандиозного космического проекта "Энергия" — "Буран".

Николай Камов 1902-1973

Николай Ильич Камов — советский авиаконструктор, один из корифеев отечественного вертолестроения. Доктор технических наук, профессор. Герой Социалистического Труда, Лауреат Государственной премии СССР. Камов — автор уникальной технологии — соосной схемы винтов, создал школу проектирования вертолетов. Создатель вертолетов «Ка». В 1948 году возглавил специализированное конструкторское бюро с собственной производственной базой. Так появилось КБ Камова, которым авиаконструктор руководил всю оставшуюся жизнь. Камов последовательно отстаивал важность вертолестроения для государства и жизнеспособность соосной схемы винтов, которая стала визитной карточкой его КБ. Сегодня аппараты АО «Камов» холдинга «Вертолеты России» — единственные в мире вертолеты с соосной схемой, выпускаемые серийно. Имя Камова носит ОКБ, где он трудился, Ухтомский вертолётный завод (с 1992 года — ОАО «Камов»), расположенный в городе Люберцы.



Сергей Михеев (род. 1938 г.)

Сергей Викторович Михеев — заслуженный ученый и конструктор в области вертолестроения, доктор технических наук, академик РАН. Герой Российской Федерации, заслуженный деятель науки Российской Федерации. С 1987 года занимает должность генерального конструктора конструкторского бюро «Камов» (в составе холдинга «Вертолеты России»). Под его руководством были разработаны современные гражданские и военные модели вертолетов с соосной схемой расположения винтов, в том числе поколение корабельных вертолетов с автоматизированными пилотажно-навигационными комплексами и поколение новейших ударных вертолетов. Среди них — шесть легких боевых вертолетов (Ка-27, Ка-29, Ка-31, Ка-50, Ка-52, Ка-60) и три гражданских (Ка-32, Ка-226, Ка-62), активно разрабатывались и беспилотные летательные аппараты.

Михаил Миль 1909 - 1970

Михаил Леонтьевич Миль — советский конструктор вертолетной техники, ученик авиаконструктора Н. Камова. Инженерную и научную деятельность начинал в ЦАГИ, с 1948 года работал главным конструктором опытного конструкторского бюро по вертолестроению. Доктор технических наук, профессор. Создатель прославленного семейства гражданских и военных вертолетов «Ми-1», «Ми-2», «Ми-4», «Ми-6», «Ми-8», «Ми-10» и «Ми-12». Эти машины нашли широкое применение как в народном хозяйстве СССР и России, так и за рубежом. На них были установлены многие мировые рекорды. Михаил Миль — автор многих научных трудов в области вертолестроения. Герой Социалистического Труда. Имя М. Милия носит Московский вертолетный завод.



Марат Тищенко 1931 - 2015

Марат Николаевич Тищенко — советский и российский конструктор вертолетов, известный учёный в области аэродинамики и проектирования винтокрылых летательных аппаратов, академик РАН, с 1970 по 2007 годы — главный и генеральный конструктор Московского вертолётного завода им. М. Милия, который в настоящее время вошёл в структуру Национального центра вертолестроения имени М. Милия и Н. Камова. Академик РАН. Герой Социалистического Труда.

