

Я БЫЛ ПОСЛЕДНИМ МИНИСТРОМ ГА СССР



**ПАНИУКОВ
БОРИС ЕГОРОВИЧ**

Председатель совета директоров ЗАО «Транспортная клиринговая палата» (Москва)

– **Вся жизнь моя связана с авиацией.** Родился в Подмоскowie. После окончания десяти классов в 1947 году, в возрасте 17 лет, поступил в созданное в этом же

году Егорьевское авиационно-техническое училище Гражданского Воздушного флота. В 1950 году закончил. Это был первый выпуск училища. Нам, слушателям, было присвоено звание лейтенантов ГВФ, с погонами.

Я был направлен в Азербайджанское управление ГВФ, аэропорт Бина города Баку, где и проработал техником, старшим мастером и главным инженером отдела технического контроля Линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских. В 1954 году был назначен замполитом начальника ЛЭРМ в аэропорту Бина. Мне было всего 24 года, а в ЛЭРМе тогда работало 1380 человек, так что должность была большая.

Проработав чуть больше года, был направлен в двухгодичную партийную школу ГВФ в Ленинград. Когда закончил первый семестр, летом 1955 года Постановлением Совета Министров СССР на базе партийной школы было организовано Высшее авиационное училище ГВФ - первое училище для "подпитки" кадров: летных, инженерно-технических, коммерческих. Сейчас это Академия гражданской авиации. Желающих перевели на первый курс училища. В 1959 году закончил ВАУ ГВФ, тоже первый выпуск.

Получил назначение в Северо-Кавказское территориальное управление ГВФ, аэропорт Минеральные Воды, - заместителем начальника аэропорта по наземным службам (вопросы ремонта, строительства, общие вопросы). Через год стал начальником аэропорта. Проработал в этой должности 9 лет.

Затем в 1968 году был направлен в Венгрию, в Будапешт, - генеральным представителем Аэрофлота. Там я работал 2 года. В марте 1970 года был назначен начальником аэропорта Внуково, а через год - командиром Внуковского объединенного авиаотряда. Тогда во Внуково работало 11 тысяч 900 человек. Вообще надо сказать, что Внуковское авиапредприятие - это кузница кадров. Практически все новые самолеты, которые поступали в эксплуатацию в гражданской авиации, апробировались, осваивались, эксплуатировались коллективом Внуковского авиапредприятия. Мы там освоили один из массовых самолетов по тем временам, да и сейчас - Ту-154. Первый пассажирский рейс на этом типе самолета был выполнен 9 февраля 1972 года.

Ранее мне самому приходилось обслуживать, а затем обеспечивать эксплуатацию разных типов самолетов, начиная с ПО-2, Ан-2, Ли-2, Ил-12, Ил-14, Ил-18 и заканчивая всеми туполевскими машинами. Кстати, Ту-124 мы в Минеральных Водах (там был создан летный отряд) начали осваивать одновременно с Внуково, одними из первых в ГВФ.

Довелось мне покомандовать в славном Внуковском авиапредприятии два с небольшим года. Затем приказом Министра авиации Бугаева Бориса Павловича был переведен из Внуково на должность начальника Управления перевозок и коммерческой эксплуатации Министерства гражданской авиации. Приказ Министра был в марте 1972 года, а приступил я к работе в июне. Причина задержки была в том, что готовился первый визит Президента США Никсона в Советский Союз и я был оставлен в прежней должности до лета. С 1 июня 1972 до 2 декабря 1991 года работал в Министерстве граж-

данской авиации СССР в должности начальника управления, заместителя Министра, первого заместителя и Министра гражданской авиации (1990-1991 гг.). После развала Союза и ликвидации Советского правительства весь Кабинет министров был отправлен в отставку. Так что я - последний министр гражданской авиации СССР.

Последнее решение, которое я принял как Министр, было таким. Я собрал всех замов, помов, поблагодарил коллектив за огромную работу, совместный труд. Попрощался и передал кабинет Ларину А.А. Решение было непростым, я же с 17-ти лет в авиации, ей посвятил всю жизнь. Конечно, уход этот был сопряжен с большими моральными издержками. Мы расстались очень по-доброму, все замы здравствуют, мы имеем хорошие контакты, поддерживаем добрые отношения, тесно взаимодействуем. Продолжаем со своими коллегами и руководителями авиапредприятий и сейчас работать на нашу авиацию.

Анализируя сегодняшнее состояние гражданской авиации, вызванное многими причинами, и в основном состоянием экономики страны и тем, что летать сегодня могут далеко не все желающие, уместно вспомнить, что **Министерство гражданской авиации Союза было сильной государственной структурой,** которая управляла всеми производственными процессами в гражданской авиации на территории СССР. Всего было 30 территориальных управлений ГА, по одному в каждой союзной республике и 16 - в РСФСР.

Проводилось жесткое управление всей деятельностью - от заказов, получения и освоения самолетов и другой авиатехники, до их эксплуатации и ремонта, строительства аэродромов, аэровокзалов, подготовки летных, инженерных, авиатехнических кадров. Вся инфраструктура гражданской авиации, в том числе финансы, экономика, кадры, - все было в единых руках. Министр руководил Коллегией министерства, которая создавалась решением правительства. Все процессы осуществлялись под руководством Министра и Коллегии. Наиболее крупные вопросы рассматривались с привлечением начальников территориальных управлений и решения принимались коллегиально.

Ежегодно росли объемы производства, ежегодно мы получали много самолетов и за счет бюджета. С 1977 года наша отрасль вышла на полную самокупаемость.

Сегодня о тех объемах перевозок авиации России и стран СНГ приходится только мечтать!

Например, в последний год моей работы Министром в 1991 г. на воздушных трассах было перевезено свыше 140 млн пассажиров.

Хочу отметить **неоценимый вклад двух Министров - Логина Евгения Федоровича и Бугаева Бориса Павловича** - в становление гражданской авиации. Министерство было создано на базе Главного управления ГВФ при Совете Министров СССР, которым с 1959 года руководил Логинов Е.Ф. (ныне покойный) - маршал авиации, боевой генерал, в годы войны командовавший большими соединениями военно-воздушных сил. Благодаря его усилиям, поддержке правительства, ЦК партии и было создано Министерство гражданской авиации, которое он возглавлял до 1970-го года.

С мая 1970 по май 1987 - 17 лет (без двух с половиной недель) Министром гражданской авиации был Бугаев Б.П. - главный маршал авиации, дважды Герой Социалистического Труда.

Эти два человека со своими коллегами сделали очень много для развития гражданской авиации в нашей стране. Тогда была поставлена задача - полная аэрофикация всей страны. Практически так и получилось. Страна по территории огромная. Дорог-то не было, да и сейчас их нет, ни железных, ни автомобильных. Реки наши замерзают, моря замерзают. Во многих регионах страны, в России особенно, авиация была единственным видом транспорта, единственным средством передвижения. Решение требовало волевых методов, и они были оправданы. Велики заслуги этих людей и всех тех, кто делал историю нашей гражданской авиации!