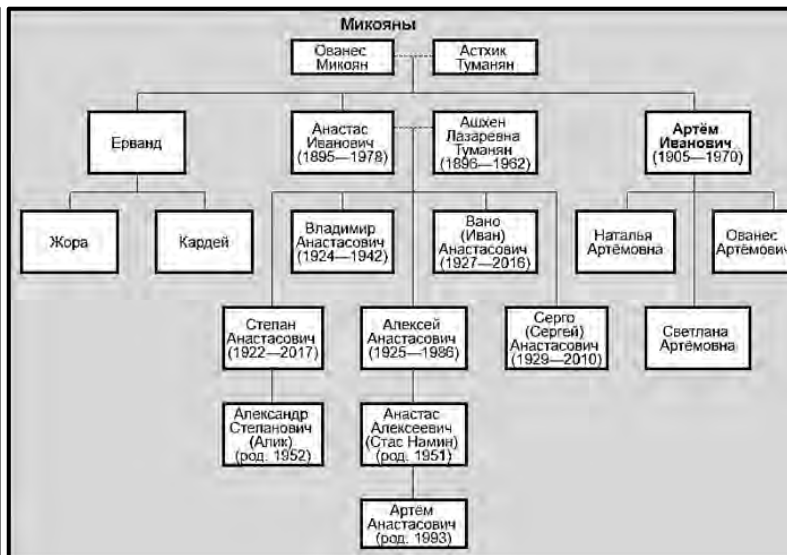
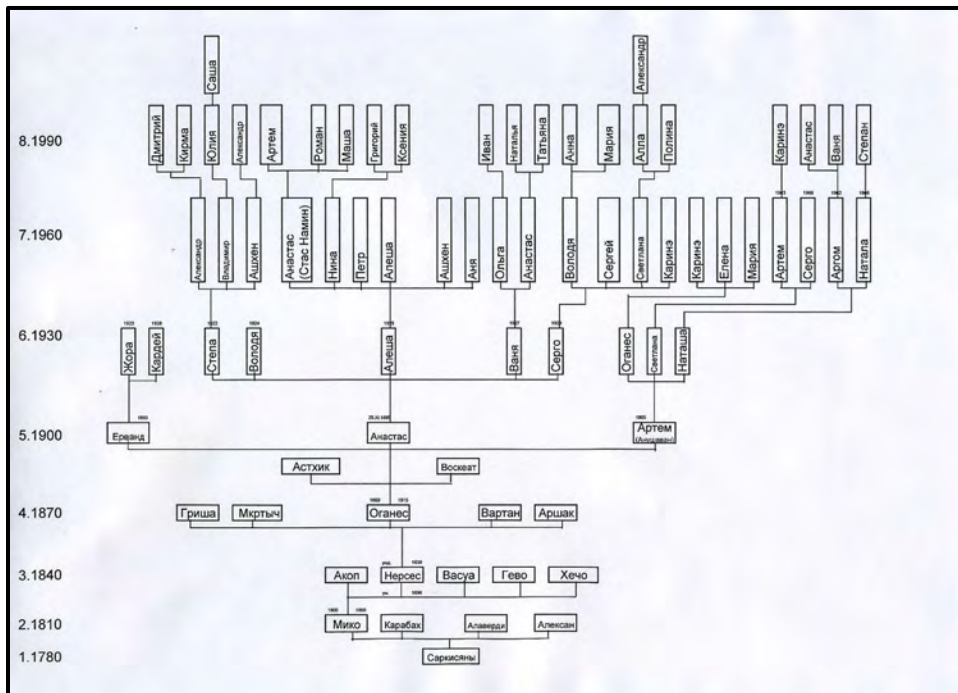


Artiom Ivanovitch Mikoyan (Анушаван Ованесович) 1905-1970



Né le 5 août 1905 près de Tbilissi (Géorgie) dans une famille avec cinq enfants : **Ervand** (fils, 1893, deux enfants : Jora né en 1923 et Kardeï né en 1928), **Voskeat** (fille, 1894, un enfant), **Anastas** (fils, 1895, cinq enfants), **Astkhik** (fille, 1904) et **Artiom** (fils, 1905, trois enfants). Son père meurt en 1918 et ils sont élevés par leur mère. Ervand est enrôlé pour la guerre en 1918. Tbilissi devient soviétique en 1921. Anastas (1895-1978) est révolutionnaire, membre du Politburo en 1935, ministre du commerce intérieur et extérieur, adjoint en 1937, puis 1^e adjoint du CM en 1955/64, président du Soviet Suprême en 1964/65, mis à la retraite après le limogeage de Khrouchtchev, mais reste en activité jusqu'en 1974, Héros du travail socialiste en 1943, six ordre de Lenine. Artiom (1905-1970) travaille dans une usine à Rostov en 1923. Il entre au PCUS puis entre à l'usine Dynamo de Moscou en 1925. Il est dans l'armée en 1928/29. En 1930, il travaille à l'usine Kompressor (qui produira les Katiouchas en 1941/45). Il étudie à l'Académie des ingénieurs de l'air «Joukovsky» (VVIA) en 1931/37, saute en parachute et pilote un U-2 à l'aéroclub. Il devient représentant militaire (Voenpred) à l'usine d'avions n°1 de Moscou. En 1939, il entre dans l'OKB de Polikarpov et devient adjoint pour la production en série du I-153.

L'OKB-155 de 1939



A. I. Mikoyan в начале трудовой деятельности. 1938 год.



А. И. Микоян. 1938 год.



M.I.Gourevitch



Création de l'OKB-155 le 8/12/39



I-200/MiG-3 de 1939



DIS-200/MiG-5 de 1941



I-211/MiG-9 de 1943



I-220/MiG-11 de 1942



I-250/MiG-13 de 1944 à moteur combiné VK-107 à hélices + VRDK à réaction

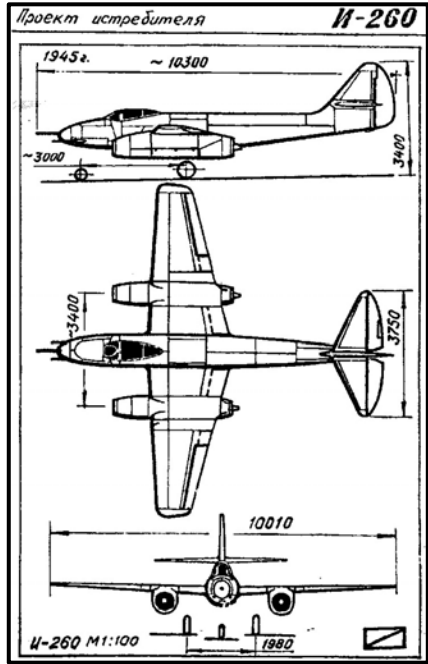


MiG-8/Outka de 1945

-Le 8/12/39, il est nommé à la tête du KB-1 avec M. I. Gourevitch (1893-1976)¹ et conçoit le chasseur I-200/MiG-1 qui effectue son premier vol le 5/4/1940. Il est produit à 100 exemplaires, puis laisse la place au MiG-3 (4^e I-200) qui effectue son premier vol le 29/10/1940, puis est produit à 3178 exemplaires à l'usine n°1 (évacuée à Kouybihev en octobre 1941). Le 8/9/1941, Mikoyan reçoit l'Ordre de l'Etoile rouge. Le 13/3/1942, le bureau d'étude déménage sur le territoire de l'usine n°480 sur la Leningradsky Chaussée où il devient l'OKB-155. Le bimoteur DIS-200/MiG-5 est développé en deux modèles I et IT. Le premier vole en mai 1941 et le second en janvier 1942, mais le programme est abandonné. En septembre 1944, il développe le I-250/MiG-13 à moteur combiné VK-107 à hélices + VRDK à réaction du TsiAM (installation E-30-20). Le premier vol intervient le 3/3/1945 et l'avion est produit à 28 exemplaires. La vitesse atteint 825 km/h. En 1945, il construit l'avion expérimental MiG-8 « Outka » (Canard).

1) Termine l'Institut polytechnique de Kharkov en 1925, adjoint de Mikoyan en 1939, Héros du travail socialiste en 1957, Prix Lénine en 1962, Prix d'état en 1941/47/48/49/52/53

L'aviation à Réaction en 1946



I-260, copie du Me-262, avec deux moteurs sous les ailes



I-270 à d'un moteur RD-2MZV de L.S.Douchkine en 1946



I-300/MiG-9 de 1946



I-310/MiG-15 de 1947



I-320 de 1949 (radar Torii-A)



I-330/MiG-17 en 1949



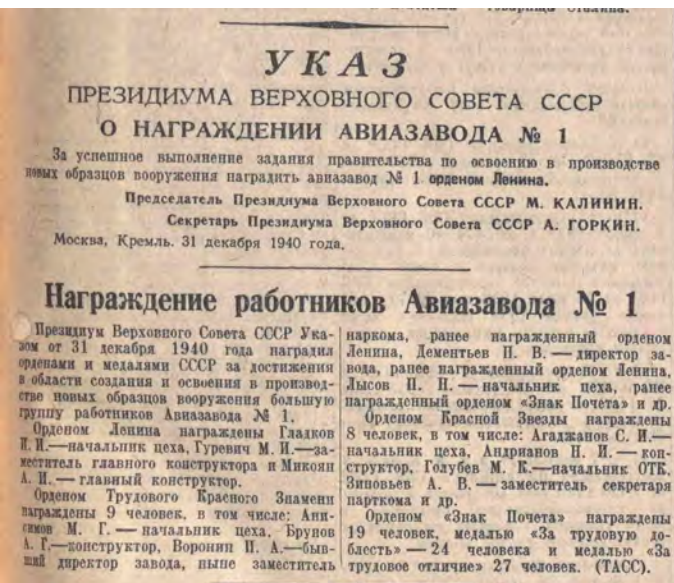
I-340 de 1952



MiG-17PFU à missile K-5 en 1956

Le décret du 26/2/1946 décide de la réalisation du I-270, un avion-fusée doté d'un moteur RD-2MZV de L.S.Douchkine. Le premier vol propulsé a lieu le 2/9/1947, mais le programme est arrêté en 1948. A partir du turboréacteur allemand BMW-003/RD-20, trophée de guerre, il étudie deux avions à réaction : le I-260, copie du Me-262, avec deux moteurs sous les ailes et le I-300/MiG-9 avec deux moteurs dans le fuselage. Le MiG-9 effectue son premier vol le 26/4/1946. Il atteint une vitesse de 920 km/h. Il est produit à 604 exemplaires. Puis le I-310/MiG-15, premier chasseur à aile en flèche en série soviétique, fait son premier vol le 30/12/1947. Il est produit à 12669 exemplaires en 1949/59 (usines n°1, 21, 31, 99, 126, 135, 153, 292, 381). Enfin, le I-330/MiG-17 fait son premier vol le 14/1/1950. Il atteint Mach 1 en vol horizontal en 1950. Il est produit à 8087 exemplaires en 1952/60 (usines n°1, 21, 31, 126, 153). Les MiG-15 et 17 participent à la guerre de Corée en 1950/53. Le I-360/MiG-19, premier chasseur supersonique en série soviétique, fait son premier vol le 5/1/1954. Il est produit à 1979 exemplaires (usines n°21 et 153).

Les chasseurs de Mikoyan



Артем Иванович с женой Зоей Ивановной и дочерьми Натальей и Светланой. 1945 год.



М. И. Гуревич, А. И. Микоян, Д. Н. Кургузов, А. Г. Брунов и Н. З. Матиук в кабинете А. И. Микояна.



Prix Staline 1949 : A.I.Mikoyan, M.I.Gourevitch, A.G.Brounov, N.Z.Matiouk, S.N.Liouchine, E.F.Schwartsbour.



I-360/MiG-19 en 1952



MiG-19 SM-30 de 1957



MiG-19 SM-50/51/52 à JATO en 1956/57



MiG-19 SM-12PMU à JATO et missiles K-5M en 1958

En 1956, le MiG-17PFU est le premier équipé de missiles air-air (K-5/RS-1U) et le MiG-19PM est doté du système K-51 avec quatre missiles air-air K-5M/RS-2U. En 1956/57, le SM-20, analogue du missile X-20, est largué d'un Tu-95K et le SM-30 est lancé depuis une catapulte à l'aide d'un moteur à ergol solide PRD-22 (décollage hors aérodrome). En 1956/57, les SM-50/51/52 volent avec des moteurs à ergols liquide U-19/S3-20M de l'OKB-3/Sevrouk et U-19D/RU-013 de l'OKB-1/Douchkine. Les SMK-1 et 2, pour leur part, étaient des analogues du missile K-10 en 1957/58. En 1958, la version SM-12PMU vole avec un moteur à ergols liquide U-19M/RU-013 de l'OKB-1/Douchkine et des missiles K-5MS/RU-2US. En 1957/58, le MiG-19/SM-6 est utilisé pour tester le radar Almaz-3 et le missile air-air K-6, mais ce dernier est abandonné. La décision du Comité central du 13/11/1958 a envoyé 31 spécialistes de 17 entreprises (OKB et NII) sous la direction de I.I.Toropov (chef de l'OKB-134/Vympel) en Chine pour étudier un missile américain Sidewinder qui avait été récupéré sur un F-86 Sabre abattu à Taïwan. Il est reconstruit par M.R.Bisnovat comme K-13/R-3S pour le MiG-19.



I-350 (avion M) de 1951



I-370 (I-1) de 1952



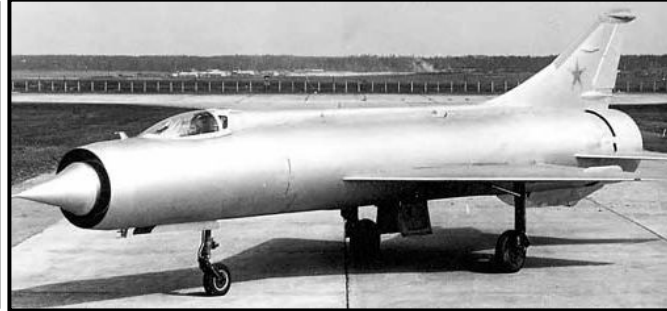
I-420 (I-3U) de 1956



I-7U de 1957



I-75 avec Ouragan-5 et missile K-8 en 1958



E-150 avec Ouragan-5B en 1960



E-152 avec Ouragan-5B et missile K-9 en 1961



E-152M/E-166 de 1961



E-2/E-2A de 1955



E-4/MiG-21 de 1955



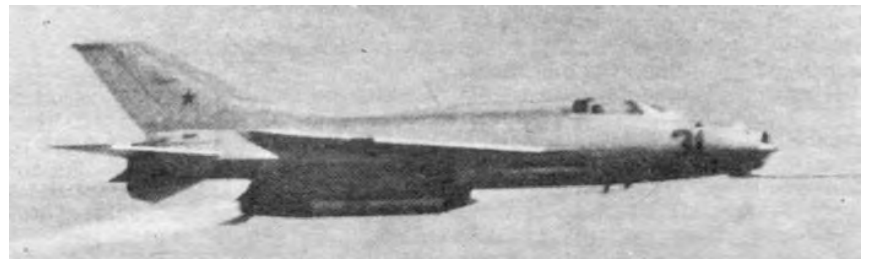
E-5/I-500 de 1956



E-6/MiG-21F de 1958



E-7/MiG-21PF de 1958



E-50 à AM-9 + S-155 de Douchkine de 1956/57 : atteint Mach 2 en 1957

E-6T1/E-66A à R-11F-300 + U-21/S3-20M5A de Sevrouk de 1961



E-6T3 à « canard » en 1961/62

Le MiG-21PD/STOL en 1966

MiG-21I/Analogue en 1968

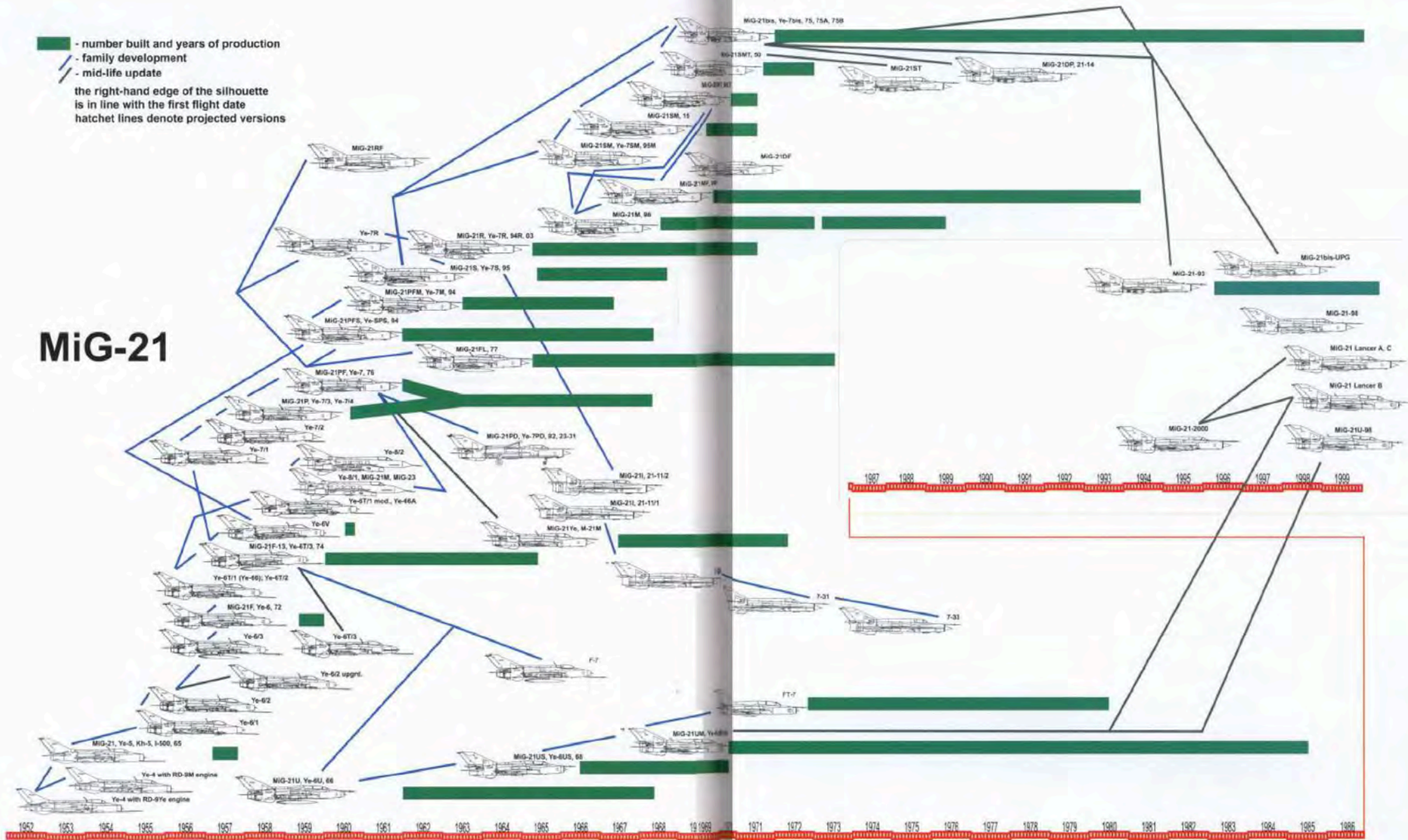
MiG-21-93

Le décret du 9/9/1953 décide du programme de chasseur à aile Delta (E-1) et en flèche (E-2). Mais seul le second est développé : le E-2 à AM-9 effectue son premier vol le 14/2/1955. Puis le E-2A doté du AM-11 vole le 17/2/56. E-4/MiG-21 à aile delta et moteur RD-9 vole en 1955, le E-5/I-500 à aile delta et moteur AM-11 vole en 1956, le E-6/MiG-21F et le E-7/MiG-21PF à aile delta et moteur R-11F-300 vole en 1958, le E-50 à AM-9 + S-155 de Douchkine : 1^e vol 9/1/56 (il atteint Mach 2 en 1957), le E-66 vole à 2388 km/h le 31/10/1959, le E-66A à R-11F-300 + U-21/S3-20M5A de Sevrouk : 1^e vol le 28/4/61 (record de 34 km d'altitude). Parmi les prototypes, il y a le MiG-21PD à décollage et atterrissage courts (STOL/ADAC) avec un R-13F-300 et deux RD-36-35 qui effectue son premier vol le 16/6/1966 et le MiG-21I, analogue du Tu-144, pour tester la voilure du supersonique (premier vol le 18/4/1968). Il est ensuite produit en série par les usines n°21, n°30 et n°31 à 10.696 exemplaires (très nombreuses versions et grand nombre d'exportations).

- number built and years of production
- family development
- mid-life update

the right-hand edge of the silhouette
is in line with the first flight date
hatchet lines denote projected versions

MiG-21



Modèle MiG-21	мотор	1 ^e vol	production	masse
E-1		Projet de 1954	Expérimental	?
E-2	AM-9B	1955	Expérimental	5,3 t
E-2A objet 63	R-11-300	1956	Expérimental	6,2 t
E-4	AM-5	1955	Expérimental	?
E-5 objet 65 I-500	R-11-300	1956	Expérimental	6,2 t
E-50 objet 64	AM-9 + S-155	1956	Expérimental	8,5 t
E-6 objet 72 MiG-21F	R-11F-300	1958	Voir F-13	6,8 t
E-6/9	R-11F-300	1960/61	Expérimental	Avec bombe atomique 244N
E-6V1 objet 74 MiG-21F-13	R-11F-300	1959	F + F-13 = 596 ex	7,1 t
E-6T1	R-11F-300 + U-21	1961	Expérimental	6,8 t
E-6T3 à canard	R-11F-300	85 vols en 1960/61	Expérimental	6,8 t
E-6U objet 66 MiG-21U	R-11F-300	1961	Voir UM avions record : E-66, E-66A, E-33	7,8 t
E-6US objet 68 MiG-21US	R-11F2S-300	1969	Voir UM	8,0 t
E-6UM objet 69 MiG-21UM	R-11F2S-300	1971	U+US+UM = 1825 ex	8,0 t
E-7 objet 76 MiG-21P/PF	R-11F-300	1958	517 ex	7,7 t
E-7SPS objet 94 MiG-21PFS	R-11F2S-300 +SPRD-99	1962	Expérimental	7,8 t
E-7M MiG-21PFM	R-11F2S-300	1963	922 ex	7,8 t
E-7 objet 77 MiG-21FL	R-11F2S-300	1964	Licence HAL/Inde + 200 ex	7,7 t
E-7N MiG-21N (nucl)	R-11F2S-300	1965	Expérimental	Avec bombe atomique PN-25
E-7R objet 94R MiG-21R (reco)	R-11F2S-300	1964	449 ex	8,1 t
E-7PD objet 92 MiG-21PD	R-13F-300 +RD-36-35	16/6/1966	Expérimental VTOL	?
MiG-21I Analog	R-13F-300	18/4/1968	Expérimental Ailes Tu-144	8,7 t
E-8 MiG-21M/23	R-21F-300	17/4/1962	Expérimental 2 ex	8,3 t
E-7S objet 95 MiG-21S	R-11F2S-300 +SPRD-99	1964	Voir SMT	8,1 t
E-7SM objet 95M MiG-21SM	R-13F-300	1967	Voir SMT	8,3 t

E-7SMT objet 50 MiG-21SMT	R-13F-300	1970	S+SM+SMT = 753 ex	8,9 t
E-7M objet 96 MiG-21M	R-13-300	1968	9 ex	8,2 t
E-7MF objet 96F MiG-21MF	R-13-300	1969	96 ex usine n°30 231 ex usine n°21 + Exportation	8,2 t
E-7MFT objet 96T MiG-21MFT	R-13M-300	1971	15 ex	8,2 t
objet 75 MiG-21bis	R-25-300	1971	2035 ex	8,7 t
MiG-21-93	R-25-300	1995	Licence Inde/HAL (125 ex)	8,8 t
Arrêt production en URSS en 1985			Total usines : -n°21 : 5532 ex dont 1812 pour export -n°30 : 3353 ex -n°31 : 1677 ex Export : 3850 ex en Chine, Inde et Tchécoslovaquie	

Выпуск																
Модель	Заводы	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
МиГ-21	№ 31	10														
МиГ-21Ф, Ф-13	№ 21	10	205	226	155											
МиГ-21ПФ	№ 21			25	135	310	47									
МиГ-21ПФМ	№ 21					25	320	375	202							
МиГ-21С, СМ, СМТ	№ 21								25	50	100	105	150	173	120	30
МиГ-21Р	№ 21								63	166	79	71	30	40		
МиГ-21бис	№ 21													7	50	165
МиГ-21МФ	№ 21															
МиГ-21У, УС, УМ	№ 31				3	28	52	62	80	60	65	70	92	86	90	107
МиГ-21Ф, ПФ и др.	№ 30				10	175	233									
Модель	Заводы	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Всего		
МиГ-21	№ 31													15*		
МиГ-21Ф, Ф-13	№ 21													596		
МиГ-21ПФ	№ 21													517		
МиГ-21ПФМ	№ 21													922		
МиГ-21С, СМ, СМТ	№ 21													753		
МиГ-21Р	№ 21													449		
МиГ-21бис	№ 21	210	100	150	222	172	200	200	179	140	110	121	9	2035		
МиГ-21МФ	№ 21		171	60										231		
МиГ-21У, УС, УМ	№ 31	120	127							783				1825		
МиГ-21Ф, ПФ и др.	№ 30									2935				3353		

* В 1957 г. на заводе № 31 изготовлено 5 опытных экземпляров РГАЭ, фонды 29, 43; «МиГ» между прошлым и будущим. М., 2002; Взлет, 2009, № 12. В Индии, Китае и Чехословакии построено еще около 3850 МиГ-21

MiG-23/27



E-8/MiG-21M de 1962



MiG-23PD de 1967



MiG-23



MiG-27 en 1975

Modèle MiG-23	moteur	1 ^e vol	production
23-11	R-27F-300	10/6/1967	prototype
MiG-23S	R-27F-300	28/5/1969	195 ex
MiG-23M	R-29-300	Juin 1972	1810 ex
23-12/16/18 MiG-23ML/MLD	R-35-300		1306 ex
23-14 MiG-23P	R-35-300		321 ex
23-51 MiG-23UB	R-27F-300	Mai 1969	1008 ex
Modèle MiG-27			
32-23/24 MiG-23B/BN	AL-21F3 R-29B-300	20/8/1970	624 ex
32-25 MiG-23BM/27	R-29B-300	17/11/1972	360 ex
32-26 MiG-23BK/27K	R-29B-300	30/12/1974	214 ex
32-27 MiG-27D	R-29B-300		304 ex MiG-27 transformés en MiG-27M
32-29 MiG-27M	R-29B-300	1978	148 ex
MiG-27ML/inde	R-29B-300	1982	10 + 165 ex

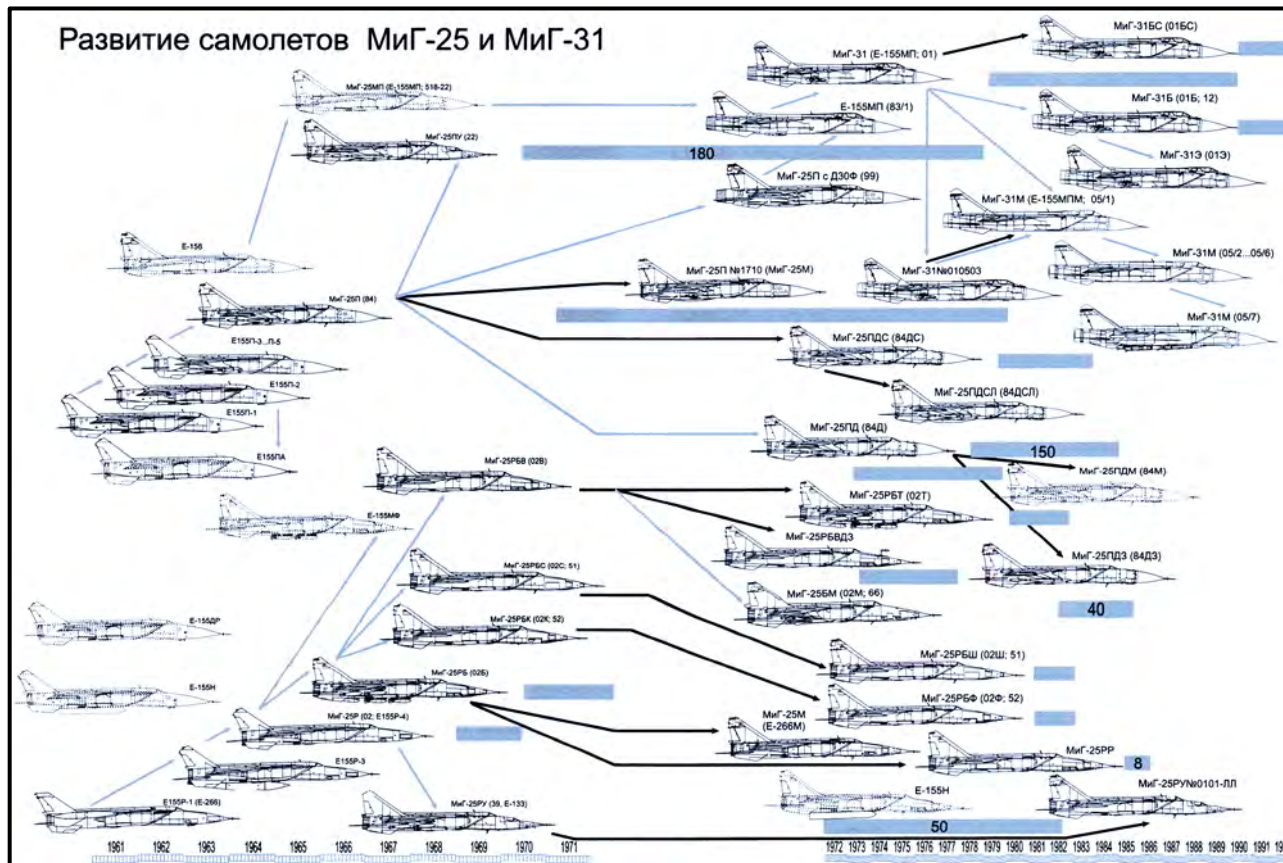
MiG-25/31



MiG-25 en 1962/72



MiG-31



Modèle MiG-25	Moteur	1 ^e vol	production
E-155R reco	R15M-300	6/3/1964	prototype
E-155P intercep	R15M-300	9/9/1964	prototype
MiG-25R, RB, RU (biplace), RBM	R15M-300	1966/85	env 200 ex
MiG-25P, PD, PDS, PU (biplace)	R15M-300	1966/85	Env 900 ex
		Usine n°21	Total : 1119 ex
E-158	RD-19M	1965	Projet à aile à flèche variable
E-158P intercep	R39-300	1965	Projet
E-155MP	D-30F	16/9/1975	Proto MiG-31
MiG-31B	D-30F	?	Ravitaillement en vol
MiG-31D	D-30F	1990	ASAT
MiG-31M	D-30F6	21/12/1985	R-37 et R-77
MiG-31BM	D-30F6	?	X-25, X-31, X-29, X-59, R-77, R-73, etc
MiG-31E	D-30F6	?	export
		Usine n°21	Total : 503 ex

MiG-29, MFI, MiG-AT



Modèle MiG-29	Moteur	Premier vol	production
9-12	RD-33I	6/10/1977	prototype
MiG-29UB : 9-51, 9-52, 9-53	RD-33I		Env 300 ex
MiG-29M/MiG-33 : 9-15, 9-61, 9-67	RD-33K	25/4/1986	?
MiG-29K : 9-31, 9-41, 9-47/KUB	RD-33K	23/7/1988	Version porte-avion
MiG-29S, SM, SMT : 9-13, 9-17, 9-18, 9-19	RD-33K		?
MiG-29KVP : 9-18	RD-33K	1985	Tremplin pour porte-avions
MiG-29OBT : 9-15	RD-33MK	2005	Poussée vectorielle
MiG-29M2/MiG-35 MiG-35S/MiG-35KUB	RD-33MK	24/11/2016	
MiG-29SE	RD-33K		export
			Total : + 1700 ex

Premier vol le 6/10/1977, production en série en 1982. Par le décret du 11 juin 1987, le MiG-29 a été adopté par l'Armée de l'air. Jusqu'à 2020, RSK MIG a produit plus de 1.400 MIG-29 (dont MiG-29K et KUB pour porte-avions). De plus, près de 300 MIG-29UB ont été fabriqués par l'usine Sokol de Nizhny Novgorod, une filiale de RSK Mig. Modifié en MiG-33 (MiG-29M), puis en MiG-35 (MiG-29M2). Ce dernier est produit par l'usine de Loukhovitsky près de Moscou.



Avion 1-42 et 1-44 (MFI)



MiG-AT d'entraînement à moteur français Larzac

Filiale de Doubna – OKB-2-155 – OKB-256 de A.Ya.Berezniak



KSR-2 (KRM en engin-cible)



KSR-5

КРЫЛАТАЯ РАКЕТА КСР-5
Системы ракетного вооружения К-26 и К-10-26
На вооружении – с 1969 года по 1995 год.

Ракета КСР-2 предназначалась для поражения морских (надводных) и наземных радиолокационно-контрастных целей.

Основные характеристики ракет КСР-5

Длина, м	11,67
Размах крыла, м	3,92
Диаметр, м	0,82
Стартовая масса, кг	3952
Масса БЧ, кг	700
Двигатель	жидкостно-ракетный
Дальность пуска, км	240
Скорость полета, М	3
Система наведения,	автономная, с активным самонаведением.

Ракеты КСР-5 применялись в системе вооружения ракетносцев Ту-16К-26.

Модификации ракеты КСР-5:

- Крылатая ракета КСР-5П с пассивной радиолокационной головкой самонаведения для поражения работающих наземных и корабельных радиолокационных станций.
- Крылатая ракета-мишень КСР-5НМ для обработки зенитных и авиационных комплексов перехвата.

КРЫЛАТЫЕ РАКЕТЫ КСР-2 и КСР-11
(Системы ракетного вооружения К-16, К-11, К-11-16)
На вооружении – с 1961 года по 1985 год.

Ракета КСР-2 оборудовалась активной радиолокационной головкой самонаведения и предназначалась для поражения морских (надводных) или наземных радиолокационно-контрастных целей.

Ракета КСР-11 оборудовалась пассивной радиолокационной головкой самонаведения и предназначалась для поражения работающих корабельных и наземных радиолокационных станций.

Основные характеристики ракет КСР-2(11)

Длина, м	8,65
Размах крыла, м	4,52
Диаметр, м	1,00
Стартовая масса, кг	4077
Масса БЧ, кг	840
Двигатель	жидкостно-ракетный
Дальность пуска, км	160
Скорость полета, км/ч	1250
Система наведения – захват цели на подлете, далее активное самонаведение.	

Ракеты КСР-2 и КСР-11 применялись в системе вооружения ракетносцев Ту-16КСР-2-11.

Модификация: КРМ – крылатая ракета-мишень

КРЫЛАТАЯ РАКЕТА X-22
(Система ракетного вооружения К-22)
На вооружении – с 1967 года

Ракета X-22 исполнена в 3 вариантах:

- X-22ПГ – оборудована активной радиолокационной головкой самонаведения, предназначена для поражения наземных и наземных радиолокационно-контрастных целей.
- X-22ПСИ – оборудована автономным инерциальным счетчиком пути, предназначена для поражения целей с известными координатами.
- X-22П – оборудована пассивной радиолокационной головкой самонаведения, предназначена для радиолокационных целей.

Основные характеристики ракеты X-22

Длина, м	11,67
Размах крыла, м	3,9
Диаметр, м	0,82
Стартовая масса, кг	5740-5780
Масса БЧ, кг	630-950
Двигатель	жидкостно-ракетный
Дальность пуска, км	319-480
Скорость полета, км/ч	3710
Система наведения,	с наведением на цель аппаратурой управления соответствующей модификации.

Ракеты X-22 применялись в системе вооружения ракетносцев Ту-22К, Ту-22М, Ту-95КЗ2.



X-22



Alexandre Yakovlevitch BEREZNIAK (1902-1974): DTS68 PL62 PE70
Termine le MAI en 1938, travaille chez Bolkhovitinov en 1938/46, constructeur principal adjoint de Mikoyan en 1946, constructeur principal en 1957/74. Il construit des avions-fusées en 1941/51. Puis, il entreprend la construction du missile KS-1 à la filiale de Doubna en octobre 1951. Il devient constructeur principal des missiles air-sol (K-10, K-20, K-22, ASM-MSS) en 1957/74.

Igor Sergueievitch Seleznev (1931): DTS HTS83 PE79

DG-CG en 1974/1993, chef KB en 1993/2007

V.N.Troussov (1942): DTS

Termine institut d'aviation de Kouybychev en 1968, CP adjoint 1989, DG en 1993/2022

Serguei Anatolievitch Bogatikov (?): DG le 15 juillet 2022



X-28 à moteur R253-300



X-32 sur Tu-22M3 en 2013

Production en série des missiles de Mikoyan

Производство ракет, разработанных в ОКБ А.И. Микояна и его филиале

Тип ракеты	Класс ракеты	Разработчик	Дата первого пуска (полета)	Серийный завод	Дата принятия на вооружение	Эксплуатация
«К»	Пилотируемый аналог КС	ОКБ-155	04.01.1951	—	—	—
«КСК»	Пилотируемый аналог КС	ОКБ-155	1951	—	—	—
«КС» («Комета-3»)	воздух–корабль	ОКБ-155	1952	№256, №475	1953	до конца 60-х гг.
«КСС» («Стрела»)	корабль–корабль	ОКБ-155	22.01.1956	—	—	—
С-2 («Сопка»)	земля–корабль	ОКБ-155	05.06.1957	№47, №475	19.12.1958	до конца 60-х гг.
КС-7 (ФКР-1) «Метеор»	земля–земля	Филиал ОКБ-155	1957	№47, №256, №475	03.1957	до конца 60-х гг.
П-15	корабль–корабль	Филиал ОКБ-155	16.10.1957	№256, №116	08.03.1960	до 90-х гг.
КСР-2	воздух–корабль	Филиал ОКБ-155	1958	№256, №292, №475	30.12.1961	до 80-х гг.
КСР-11	воздух–РЛС	Филиал ОКБ-155	1960	№256, №475	13.04.1962	до 80-х гг.
КСР-5	воздух–корабль	Филиал ОКБ-155	1964	№256, №475	12.11.1969	1966–1994
К-10С («Комета-10»)	воздух–корабль	ОКБ-155	28.05.1958	№256, №31	12.08.1961	1961–1994
Х-20	воздух–земля	ОКБ-155	17.03.1958	№256	09.09.1960	до 80-х гг.
Х-20М	воздух–земля	ОКБ-155	03.1960	№86	1963	1963–1991
Х-22	воздух–корабль	ОКБ-155, филиал ОКБ-155	1962	№256 и др.	09.02.1971	с 1965
К-9-155	воздух–воздух	ОКБ-155	1961	—	—	—

Projets spatiaux

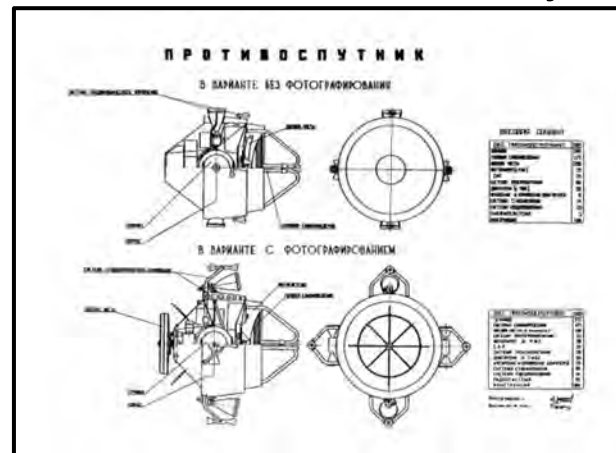


Фото В. Лукашевича

ASAT avec Korolev et Kissounko : projet Komik en 1961



projet Spiral en 1966/74 : engin 50/50, avion 105

Visite au Salon du Bourget de juin 1965 à Paris



Mikoyan, Yakovlev, Antonov LBG 1965



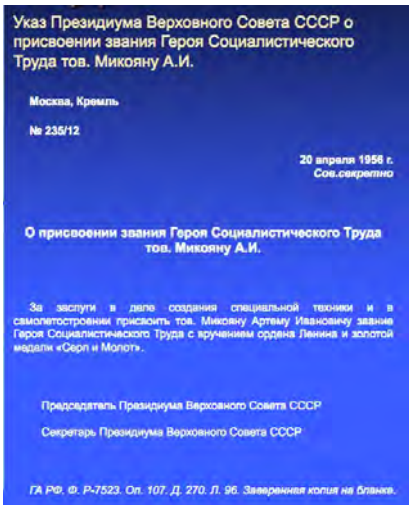
Делегация ведущих авиационных специалистов СССР во время посещения авиационного научного центра Франции ONERA (1965 г.)



Артема Ивановича поздравляют с 60-летием. Слева направо: А.Н. Пономарев, С.К. Туманский, П.В. Дементьев, А.И. Микоян, А.Н. Туполев, А.С. Яковлев 1965 год



Фотография И. Д. Грушина, впервые опубликованная в зарубежной газете (1965). Слева направо: М. Л. Миль, О. К. Антонов и И. Д. Грушин



HTS 20/4/56 pour MiG-17PFU
à missile air-air K-5/R5-1U

Mikoyan en 1958



Стоят (слева направо): братья Владимир, Серго, Степан, Алексей и Ваню Микояны;

Сидят (слева направо): Артем Иванович и Анастас Иванович Микояны, Гай Лазаревич Туманян и Ашкен Лазаревна Микоян (Туманян)

{фотография с сайта <http://www.slasmn.ru>}



Сидят Анастас Иванович Микоян. Стоят (слева направо): Артем Иванович (младший брат), Анастас Иванович, Ашкен Лазаревна (жена), Гай Лазаревич (брат Ашкена). Сидят (слева направо): сыновья Владимир, Степан, Серго, Алексей, Ваню. Июнь 1942 г.

Академик А. И. МИКОЯН

9 декабря 1970 г. в Москве на 66-м году жизни после тяжелой и продолжительной болезни скончался крупнейший авиаконструктор, депутат Верховного Совета СССР, коммунист, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий, генерал-полковник инженерно - технической службы, академик Артем Иванович Микоян.

В лице А. И. Микояна страна и авиационная промышленность потеряли выдающегося ученого и талантливого конструктора самолетов.

А. И. Микоян родился 5 августа 1905 г. в селе Санаин Алавердского района Армянской ССР в семье рабочего, после окончания школы фабрично-заводского обучения в 1923 г. он начал свою трудовую деятельность токарем на заводах в Ростове-на-Дону и на московском заводе «Динамо». В 1925 г. он был принят в ряды Коммунистической партии. После службы в Советской Армии в 1931 г. А. И. Микоян поступил в Военно-воздушную инженерную академию им. Жуковского, по окончании которой работал военным представителем на самолетостроительном заводе, а затем заместителем начальника конструкторского бюро этого завода.

В 1940 г. А. И. Микоян назначается главным конструктором опытно-конструкторского бюро по самолетостроению. На этой работе полностью развернулся его талант выдающегося конструктора. За три десятилетия под его руководством создано несколько поколений отечественных самолетов-истребителей от поршневого МИГ-3, участвовавшего в Великой Отечественной войне, до современных сверхзвуковых реактивных самолетов - истребителей, которые явились существенным вкладом в дело повышения обороноспособности нашей Родины.

Неиссякаемый поиск новых решений, прекрасная инженерная интуиция, большая творческая смелость при решении сложных технических проблем сочетались у А. И. Микояна с блестящими организаторскими способностями и высокими душевными качествами.

А. И. Микоян имел огромный авторитет и пользовался большим уважением у всех, кто работал с ним. Он воспитал многочисленные кадры конструкторов и инженеров, работающих ныне во многих организациях авиационной промышленности. А. И. Микоян активно участвовал в общественно-политической жизни страны, с 1950 г. являлся депутатом Верховного Совета СССР.

Плодотворная деятельность Артема Ивановича Микояна во имя нашей Родины заслужила признательность советского народа и была отмечена высокими правительственными наградами.

За выдающиеся заслуги перед Родиной в развитии советской авиации он был дважды удостоен звания Героя Социалистического Труда, звания лауреата Ленинской и Государственных премий, награжден многими орденами и медалями Советского Союза.

Память о выдающемся конструкторе самолетов Артеме Ивановиче Микояне — верном сыне Коммунистической партии, беззаветно служившем своей Родине, навсегда сохранится в наших сердцах.

Л. Брежнев, Г. Воронов, А. Кирилленко, А. Косыгин, К. Мазуров, А. Пельше, Н. Подгорный, Д. Полянский, М. Суслов, А. Шелест, Ю. Андропов, В. Гришин, П. Демичев, Д. Кунаев, П. Машеров, В. Мжаванадзе, Ш. Рашидов, Д. Устинов, В. Щербинский, И. Капитонов, К. Катухев, Ф. Кулаков, Б. Пономарев, М. Соломенцев, Н. Байбанов, В. Дышниц, М. Ефремов, В. Кириллин, А. Лесечко, В. Новиков, И. Новиков, Л. Смирнов, Н. Тихонов, А. Шитиков, Я. Насриддинова, А. Кочинян, А. Микоян, М. Георгадзе, И. Сербин, П. Деметьев, А. Гречко, С. Афанасьев, В. Бахирев, Е. Бутoma, С. Зверев, В. Калмыков, Е. Славский, А. Шокин, В. Рябиков, М. Келдыш, Н. Савинкин, М. Захаров, С. Соколов, И. Якубовский, П. Кутахов, П. Батицкий, С. Горшков, И. Алексеев, С. Кадышев, А. Кобзарев, Н. Строев, А. Туполев, А. Яковлев, П. Сухой, О. Антонов, С. Туманский, А. Люлька, Н. Кузнецов, Г. Свищев, С. Ильюшин, Г. Новожилов, Р. Беляков



Il est mort le 9 décembre 1970 et enterré au cimetière Novodievitchi à Moscou.

constructeur général de l'OKB-155 de décembre 1956 à décembre 1970 : constructeurs principaux M.I.Gourevitch en 1957/64, R.A.Beliakov en 1957/70, A.G.Brounov en 1957/66, N.Z.Matiouk en 1957/97.

Général-colonel-ingénieur en 1967, MC 1953, Académicien en 1968, Héros du travail socialiste en 20/4/1956 et 12/7/1957, Prix Lénine en 1962, Prix d'état en 1941 (MiG-3), 1947 (/MiG-9), 1948 (MiG-15), 1949 (siège éjectable KM-1), 1952 (MiG-17), 1953 (Kometa), 6 ordre de Lenine 31/12/40, 3/2/53 (Kometa), 5/11/54, 4/8/55 (50 ans), 20/4/56 (HTS), 4/8/65 (60 ans), deux Etoile Rouge le 8/9/41 et le 21/2/45, ordre drapeau rouge le 15/11/50, etc

OKB-155/MMZ Zenit 1966/ANPK MiG 1991/ITs OKB «Mikoyan» en juin 1999



R.A. Beliakov (1919-2014):
Termine le MAI en 1941, OKB-155, **constructeur principal en 1957/70, constructeur général en 1970/1996**, Docteur es sciences techniques en 1970, professeur, Académicien en 1981, Héros du travail socialiste en 1971/82, Prix Lénine en 1972 (MiG-25), Prix d'état en 1952 (MiG-17).



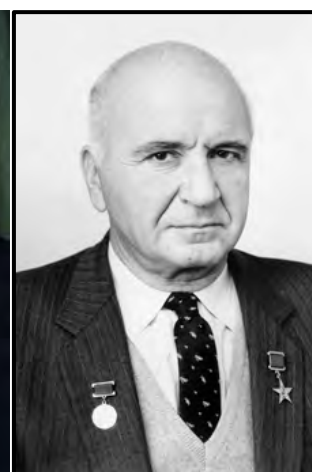
A.G. Brounov (1905-1972): HTS57 PL62 PE49/50/52 MVTU, Polikarpov, usine 301 en 1937, usine n°1, OKO 1940, CP adjoint OKB-155 en 1945, **CP en 1957/66**



M.Z. Matiouk (1909-2007): HTS57 PL72 PE49/52/54 Termine MAI en 1935, OKB Polikarpov, OKB-155, adjoint, **CP en 1957/97**



Gueorgui Evguenievitch LOZINO-LOZINSKY (1909-2001): DTS85 HTS75 PL62 MiG-21 PE50/52 ordre Lenine 12-7-1957 travail drapeau rouge 26-4-1971 Termine l'Institut d'aviation de Kharkov en 1933, y travaille jusqu'en 1940, adjoint de Mikoyan en 1941/76 : post-combustion, Constructeur principal Spiral en 1966 (avion 105), Constructeur principal MiG-31 en 1971/75, constructeur général de la NPO Molnya en 1976/93 (Bourane).



Mikhail Romanovitch Valdenberg (1928-2010): HTS88 PE76 MAI 1951, OKB-155: brigade moyens sauvetage, ingénieur en chef E-6T/MiG-21F/MiG-21U, MiG-23, CP adjoint MiG-27, **CP MiG-29/29M/29K en 1982/92, DG MiG-Service en 1993, CG VPK-Mapo en 1996/97.**



Mikhail Vadimovitch Korjouiev (1955): Termine MAI en 1982, OKB-155, adjoint en 1996, **DG/CG ANPK-MiG en 1997/99**, CG adjoint OKB Sukhoï en 1999, directeur Irkut en 2000, DG ZAO en 2002, DG Fazotron-NIIR en 2006



Vladimir Ivanovitch Barkovsky (1956): Termine MAI en 1979, armée, Sukhoï en 1981/1998, directeur adjoint NIOKR de IAPO en 1998/99, DG adjoint-**CG-chef ITs OKB Mikoyan en 1999/2015**



Alexandre Vassilievitch Terpougov (1955): Termine MAI en 1979, MiG en 1999, adjoint en 2005, **chef ITs en 2015**

-Usine n°155/MMZ Zenit :

-B.N.Slobodsky (1907-1995) en 1964/77

-S.G.Poliakov () en 1985/95



Slobodsky et Gagarine

-Usine n°30/Znamia Trouda/MAPO im Dementiev en 1973/PIK-2 RSK-MiG en 2000/2012

1er Botkinsky Proezd n°7 Moscou 125040, filiales à Loukhovitsky (LAZ, PIK-1 en 2000) et Kaliazine.

Production : Il-12 = 663 ex, Il-28 = 2500 ex, il-14 = 687 ex, Il-18/20/22/38 = 610 ex, Yak-25 : 10 ex, Su-9 = 170 ex, MiG-21 = 3203 ex, MiG-23 = 4256 ex, MiG-29 = +1200 ex jusqu'en 2010



P.A.Voronine (1903-1984): HTS 1941/82

PL76 ordre Lénine
1939, 1941, 1944,
1957, 1966, 1973,
1982

Usine n°1 en 1920,
directeur en 1938/40,
ministre adjoint et
chef 1^{er} glavka en
1940/46, général-
major en 1944,
directeur usine n°30
en 1946/82.

Павел Андреевич ВОРОНИН
4 сентября 1903 года в Москве на Климовской улице родился Павел Андреевич Воронин, участник Великой Отечественной войны, летчик-истребитель, командир эскадрильи, Герой Советского Союза, полковник. В 1920 году окончил Московскую школу пилотов. В 1922 году вступил в ряды ВКП(б). В 1923 году окончил Московскую школу пилотов. В 1924 году вступил в ряды ВКП(б). В 1925 году окончил Московскую школу пилотов. В 1926 году вступил в ряды ВКП(б). В 1927 году окончил Московскую школу пилотов. В 1928 году вступил в ряды ВКП(б). В 1929 году окончил Московскую школу пилотов. В 1930 году вступил в ряды ВКП(б). В 1931 году окончил Московскую школу пилотов. В 1932 году вступил в ряды ВКП(б). В 1933 году окончил Московскую школу пилотов. В 1934 году вступил в ряды ВКП(б). В 1935 году окончил Московскую школу пилотов. В 1936 году вступил в ряды ВКП(б). В 1937 году окончил Московскую школу пилотов. В 1938 году вступил в ряды ВКП(б). В 1939 году окончил Московскую школу пилотов. В 1940 году вступил в ряды ВКП(б). В 1941 году окончил Московскую школу пилотов. В 1942 году вступил в ряды ВКП(б). В 1943 году окончил Московскую школу пилотов. В 1944 году вступил в ряды ВКП(б). В 1945 году окончил Московскую школу пилотов. В 1946 году вступил в ряды ВКП(б). В 1947 году окончил Московскую школу пилотов. В 1948 году вступил в ряды ВКП(б). В 1949 году окончил Московскую школу пилотов. В 1950 году вступил в ряды ВКП(б). В 1951 году окончил Московскую школу пилотов. В 1952 году вступил в ряды ВКП(б). В 1953 году окончил Московскую школу пилотов. В 1954 году вступил в ряды ВКП(б). В 1955 году окончил Московскую школу пилотов. В 1956 году вступил в ряды ВКП(б). В 1957 году окончил Московскую школу пилотов. В 1958 году вступил в ряды ВКП(б). В 1959 году окончил Московскую школу пилотов. В 1960 году вступил в ряды ВКП(б). В 1961 году окончил Московскую школу пилотов. В 1962 году вступил в ряды ВКП(б). В 1963 году окончил Московскую школу пилотов. В 1964 году вступил в ряды ВКП(б). В 1965 году окончил Московскую школу пилотов. В 1966 году вступил в ряды ВКП(б). В 1967 году окончил Московскую школу пилотов. В 1968 году вступил в ряды ВКП(б). В 1969 году окончил Московскую школу пилотов. В 1970 году вступил в ряды ВКП(б). В 1971 году окончил Московскую школу пилотов. В 1972 году вступил в ряды ВКП(б). В 1973 году окончил Московскую школу пилотов. В 1974 году вступил в ряды ВКП(б). В 1975 году окончил Московскую школу пилотов. В 1976 году вступил в ряды ВКП(б). В 1977 году окончил Московскую школу пилотов. В 1978 году вступил в ряды ВКП(б). В 1979 году окончил Московскую школу пилотов. В 1980 году вступил в ряды ВКП(б). В 1981 году окончил Московскую школу пилотов. В 1982 году вступил в ряды ВКП(б). В 1983 году окончил Московскую школу пилотов. В 1984 году вступил в ряды ВКП(б). В 1985 году окончил Московскую школу пилотов. В 1986 году вступил в ряды ВКП(б). В 1987 году окончил Московскую школу пилотов. В 1988 году вступил в ряды ВКП(б). В 1989 году окончил Московскую школу пилотов. В 1990 году вступил в ряды ВКП(б). В 1991 году окончил Московскую школу пилотов. В 1992 году вступил в ряды ВКП(б). В 1993 году окончил Московскую школу пилотов. В 1994 году вступил в ряды ВКП(б). В 1995 году окончил Московскую школу пилотов. В 1996 году вступил в ряды ВКП(б). В 1997 году окончил Московскую школу пилотов. В 1998 году вступил в ряды ВКП(б). В 1999 году окончил Московскую школу пилотов. В 2000 году вступил в ряды ВКП(б). В 2001 году окончил Московскую школу пилотов. В 2002 году вступил в ряды ВКП(б). В 2003 году окончил Московскую школу пилотов. В 2004 году вступил в ряды ВКП(б). В 2005 году окончил Московскую школу пилотов. В 2006 году вступил в ряды ВКП(б). В 2007 году окончил Московскую школу пилотов. В 2008 году вступил в ряды ВКП(б). В 2009 году окончил Московскую школу пилотов. В 2010 году окончил Московскую школу пилотов. В 2011 году окончил Московскую школу пилотов. В 2012 году окончил Московскую школу пилотов. В 2013 году окончил Московскую школу пилотов. В 2014 году окончил Московскую школу пилотов. В 2015 году окончил Московскую школу пилотов. В 2016 году окончил Московскую школу пилотов. В 2017 году окончил Московскую школу пилотов. В 2018 году окончил Московскую школу пилотов. В 2019 году окончил Московскую школу пилотов. В 2020 году окончил Московскую школу пилотов. В 2021 году окончил Московскую школу пилотов. В 2022 году окончил Московскую школу пилотов. В 2023 году окончил Московскую школу пилотов.

ОТ БИПЛАНОВ ДО МИГ-29
Таков путь выдающегося организатора промышленности

В РСК «МиГ» сложился традиционный состав специалистов, обеспечивающих создание самолетов. Среди них: конструкторы, инженеры, технологи, специалисты по эксплуатации, специалисты по ремонту, специалисты по обслуживанию, специалисты по обучению пилотов. В РСК «МиГ» сложился традиционный состав специалистов, обеспечивающих создание самолетов. Среди них: конструкторы, инженеры, технологи, специалисты по эксплуатации, специалисты по ремонту, специалисты по обслуживанию, специалисты по обучению пилотов.

П. А. Воронин родился 29 сентября 1903 года в Москве на Климовской улице. Он окончил Московскую школу пилотов в 1923 году. В 1924 году вступил в ряды ВКП(б). В 1925 году окончил Московскую школу пилотов. В 1926 году вступил в ряды ВКП(б). В 1927 году окончил Московскую школу пилотов. В 1928 году вступил в ряды ВКП(б). В 1929 году окончил Московскую школу пилотов. В 1930 году вступил в ряды ВКП(б). В 1931 году окончил Московскую школу пилотов. В 1932 году вступил в ряды ВКП(б). В 1933 году окончил Московскую школу пилотов. В 1934 году вступил в ряды ВКП(б). В 1935 году окончил Московскую школу пилотов. В 1936 году вступил в ряды ВКП(б). В 1937 году окончил Московскую школу пилотов. В 1938 году вступил в ряды ВКП(б). В 1939 году окончил Московскую школу пилотов. В 1940 году вступил в ряды ВКП(б). В 1941 году окончил Московскую школу пилотов. В 1942 году вступил в ряды ВКП(б). В 1943 году окончил Московскую школу пилотов. В 1944 году вступил в ряды ВКП(б). В 1945 году окончил Московскую школу пилотов. В 1946 году вступил в ряды ВКП(б). В 1947 году окончил Московскую школу пилотов. В 1948 году вступил в ряды ВКП(б). В 1949 году окончил Московскую школу пилотов. В 1950 году вступил в ряды ВКП(б). В 1951 году окончил Московскую школу пилотов. В 1952 году вступил в ряды ВКП(б). В 1953 году окончил Московскую школу пилотов. В 1954 году вступил в ряды ВКП(б). В 1955 году окончил Московскую школу пилотов. В 1956 году вступил в ряды ВКП(б). В 1957 году окончил Московскую школу пилотов. В 1958 году вступил в ряды ВКП(б). В 1959 году окончил Московскую школу пилотов. В 1960 году вступил в ряды ВКП(б). В 1961 году окончил Московскую школу пилотов. В 1962 году вступил в ряды ВКП(б). В 1963 году окончил Московскую школу пилотов. В 1964 году вступил в ряды ВКП(б). В 1965 году окончил Московскую школу пилотов. В 1966 году вступил в ряды ВКП(б). В 1967 году окончил Московскую школу пилотов. В 1968 году вступил в ряды ВКП(б). В 1969 году окончил Московскую школу пилотов. В 1970 году вступил в ряды ВКП(б). В 1971 году окончил Московскую школу пилотов. В 1972 году вступил в ряды ВКП(б). В 1973 году окончил Московскую школу пилотов. В 1974 году вступил в ряды ВКП(б). В 1975 году окончил Московскую школу пилотов. В 1976 году вступил в ряды ВКП(б). В 1977 году окончил Московскую школу пилотов. В 1978 году вступил в ряды ВКП(б). В 1979 году окончил Московскую школу пилотов. В 1980 году вступил в ряды ВКП(б). В 1981 году окончил Московскую школу пилотов. В 1982 году вступил в ряды ВКП(б). В 1983 году окончил Московскую школу пилотов. В 1984 году вступил в ряды ВКП(б). В 1985 году окончил Московскую школу пилотов. В 1986 году вступил в ряды ВКП(б). В 1987 году окончил Московскую школу пилотов. В 1988 году вступил в ряды ВКП(б). В 1989 году окончил Московскую школу пилотов. В 1990 году вступил в ряды ВКП(б). В 1991 году окончил Московскую школу пилотов. В 1992 году вступил в ряды ВКП(б). В 1993 году окончил Московскую школу пилотов. В 1994 году вступил в ряды ВКП(б). В 1995 году окончил Московскую школу пилотов. В 1996 году вступил в ряды ВКП(б). В 1997 году окончил Московскую школу пилотов. В 1998 году вступил в ряды ВКП(б). В 1999 году окончил Московскую школу пилотов. В 2000 году вступил в ряды ВКП(б). В 2001 году окончил Московскую школу пилотов. В 2002 году вступил в ряды ВКП(б). В 2003 году окончил Московскую школу пилотов. В 2004 году вступил в ряды ВКП(б). В 2005 году окончил Московскую школу пилотов. В 2006 году вступил в ряды ВКП(б). В 2007 году окончил Московскую школу пилотов. В 2008 году вступил в ряды ВКП(б). В 2009 году окончил Московскую школу пилотов. В 2010 году окончил Московскую школу пилотов. В 2011 году окончил Московскую школу пилотов. В 2012 году окончил Московскую школу пилотов. В 2013 году окончил Московскую школу пилотов. В 2014 году окончил Московскую школу пилотов. В 2015 году окончил Московскую школу пилотов. В 2016 году окончил Московскую школу пилотов. В 2017 году окончил Московскую школу пилотов. В 2018 году окончил Московскую школу пилотов. В 2019 году окончил Московскую школу пилотов. В 2020 году окончил Московскую школу пилотов. В 2021 году окончил Московскую школу пилотов. В 2022 году окончил Московскую школу пилотов. В 2023 году окончил Московскую школу пилотов.



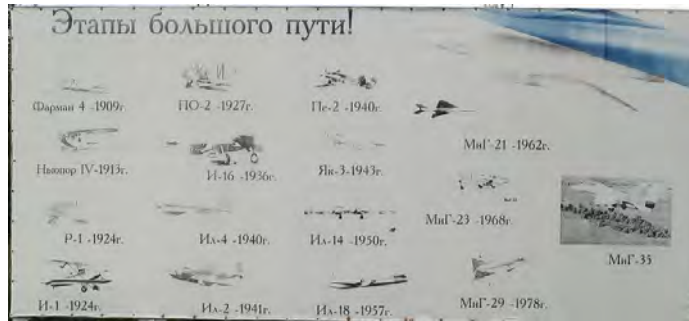
Directeurs : P.A.Voronine en 1938/40, P.V.Dementiev en 1940/41, A.T.Tretiakov en 1941/44, F.G.Nesterov en 1944/46, P.A.Voronine en 1946/82, You.S.Roudakov (1926) en 1982/87, Anatoli Sergueievitch Manouiev (1943-2003) en 1987/1991, ? 1992/96, G.M.Nemov (1946) : adjoint en 1991/97, DG en 1997/98, ? 1999/ ?, A.G.Sapojenkov en 2008, A.You.Merkoulov en 2012.

-filiale de Loukhovitsky/LAZ/PIK-1 RSK-MiG en 2000



Le décret du 11/10/1951 créé l'objet n°3 (base d'essais en vol) à Loukhovitsky près de Moscou. L'ordre n°294 du 27/5/1953 du MAP transforme l'Objet n°3 en filiale de l'usine n°30 (LMZ le 24/7/74, PIK n°1 en 2000) et la production de l'Il-28 commence (3000 ex jusqu'en 1957). Puis elle produit des Il-14 (687 ex), Il-18 (564 ex), Il-38/Il-20 (65 ex), Yak-25 (10 ex), Su-9/9U (176 ex), MiG-21/21U (3203 ex), MiG-23 (4256 ex), MiG-29/33/35 (1234 ex jusqu'en 2010), MiG-AT, Il-103, Il-114-300. Le directeur est Roman Grigorievitch Izotov en 1963/74, Nikolai Konstantinovitch Goudinov en 1975/83, V. I. Noungezer en 1993/2002, Youri Alexandrovitch Tsioupkov en 2008, O. A. Chilov en 2013, Zufar Vasykhovich Mirmgalimov en 2023.

Usine de Kaliazine et usine Sokol de Nijny-Novgorod



Usine de Kaliazine, filiale MiG :

Le 23 décembre 1967, le ministère de l'Industrie aéronautique a publié le décret n°445 sur la construction d'une filiale de l'usine Znamya Truda dans la ville de Kalyazine dans la région de Kalinin/Tver. Le 12 août 1968, le directeur de Znamya Truda P. A. Voronine s'est rendu dans la ville de Kalyazine et a félicité le personnel pour son premier jour de travail. Selon la tradition, c'est la date de création de l'usine. La construction du bâtiment principal de production a été achevée en 1969. L'histoire de l'usine commence avec la production de pièces pour les avions Il-14 et Il-18. **Vitaly Alexandrovich Voevodine** a dirigé la branche Kalyazin de l'usine de 1981 à 1998. Par la suite, une plaque commémorative a été dévoilée en sa mémoire.
Directeur actuel : Alexei Nikolaievitch Rykine



Usine n°21 Sokol imeni Ordjonikidze de Gorky/Nijni Novgorod :

Directeurs : 1929/1931 : Walter, 1931/1932 : A.G.Semenov, 1933/1938 : E.I.Mirochnikov (arrêté et fusillé), 1938 : A.S.Soukharev, 1938 : P.N.Goloubkov, 1939/1941 :V.P.Voronine, 1941/1942 : A.F.Gostintsev, 1942/1947 : S.I.Agadjanov, 1947 : G.M.Grigoriev, 1947/1952 : S.I.Agadjanov, 1952/1954 : E.I.Mindrov (CP en 1956/87), 1954/1970 : A.I.Yarochenko (1912-1970) PE68, 1971/1974 : I.S.Silaiev (1930-2023) HTS75 PL72, 1974/1986 : A.N.Guerachenko (1934-2006), 1986/1998 : V.M.Pomolov PE85/98, G.N.Goundyrev (ing principal 1985/98 PE81), 1998/2002 : V.Kh.Pankov, V.G.Drobychevsky (chef OKB en 1987/2004, i.o en 2004/2008), 2002/2009 : M.E.Chibaiev, 2009/2017 : A.V.Karezine, 2018/? : V.M.Semenov, P.M.Korolev (technologue principal 1985/1998), V.F.Verkhovodov (1^{er} adjoint en 1998/2002), A.Ya.Saveliev (ing princ adjoint)
Production: des Mig-25/Mig-31/Mig-31M, Mig-101 (avion de transport léger à aile basse) et T-501 Leader (avion d'entraînement), Mig-AT d'entraînement, chasseur-intercepteur I-42.