



Отечественной  
гражданской  
авиации -  
100 лет

методическое пособие



МБУК «Центральная библиотека Ровеньского района»  
Методико-библиографический отдел

Отечественной гражданской авиации – 100 лет :  
методическое пособие

Составитель: О.П. Коваленко  
Ответственный за выпуск: Е.А. Левченко

Тираж: 20 экз.  
Подписано в печать 27.01.2023 г.

Отечественной  
гражданской  
авиации -  
100 лет

---

309740 Белгородская область, пгт Ровеньки, ул. Ленина, д.61  
МБУК «Центральная библиотека Ровеньского района»  
Методико-библиографический отдел

☎ директор: 8(47-238) 5-71-42  
☎ отдел обслуживания: 8(47-238) 5-52-41

e-mail: [rovbiblioteka@yandex.ru](mailto:rovbiblioteka@yandex.ru)  
сайт : <http://rovbiblioteka.narod.ru/>

---

Методическое пособие

Ровеньки, 2023

## Содержание

➤ От составителя.....	5
➤ Из истории .....	6
➤ Полет начинается на земле .....	11
➤ Современное состояние авиации .....	13
➤ Немного фактов из нашей истории.....	16
➤ Названия для библиотечных выставок и мероприятий .....	21
➤ Обзор литературы .....	22
➤ Использованные источники.....	24
➤ Содержание .....	25

Составитель: О.П. Коваленко – заведующая МБОУ МБУК  
«Центральная библиотека Ровеньского района»

Отечественной гражданской авиации – 100 лет :  
методическое пособие / МБУК «ЦБ Ровеньского района»  
; сост. О.П. Коваленко. – Ровеньки, 2023. – 28 с.: ил.



Использованные источники

1. К 100-ю гражданской авиации. – Текст : электронный // Псковская областная универсальная научная библиотека имени Валентина Яковлевича Курбатова : сайт. – URL: <https://pskovlib.ru/lektsii-obzory-m/knizhnyj-navigator-sel-skoe-khozyajstvo-tehnika-ekonomika/15285-k-100-letiyu-grazhdanskoj-aviatsii> (дата обращения: 26.01.2023 г.).
2. Отечественная гражданская авиация отмечает 100-летний юбилей – Текст : электронный // Минтранс России : сайт. – URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10603> (дата обращения: 26.01.2023 г.).
3. 100 лет гражданской авиации России – Текст : электронный // Ростек : сайт. – URL: <https://rostec.ru/news/100-let-grazhdanskoy-aviatsii-rossii/> (дата обращения: 26.01.2023 г.).

*Без гражданской авиации сегодня невозможно себе представить жизнь нашей большой страны. Днем рождения гражданского воздушного флота России считается 9 февраля 1923 года, когда в СССР был создан Совет по гражданской авиации. На протяжении века российские самолеты доставляют грузы, перевозят пассажиров, помогают в медицине, науке, сельском хозяйстве.*

*Многие предприятия, которые сегодня входят в Госкорпорацию Ростех, участвовали в становлении отечественного авианрома. Сегодня Ростех для гражданской авиации – это не только разработка и производство лучшей авиатехники, но и оснащение наземных служб аэропортов и многое другое.*

**9 февраля 2023 года** исполняется 100 лет с момента создания гражданской авиации России. Вашему вниманию представлен методический материал по истории гражданской авиации и рекомендации по данной теме.

В 2023 году дата вдвойне юбилейная, поскольку одновременно исполняется 100 лет с момента создания гражданской авиации России, а также 10 лет со дня подписания Указа, которым был установлен этот важный профессиональный праздник.

**Указ** №783 от 31.12.2022 года о праздновании юбилейной даты в 2023 году подписал Президент Российской Федерации Владимир Путин

## Из истории

Хотя датой рождения гражданской авиации в стране и было выбрано 9 февраля 1923 года, на тот момент в России уже были свои пассажирские самолеты. Например, взлетевшие за десять лет до этого машины Игоря Сикорского «Русский витязь» и «Илья Муромец» – дедушки не только современных авиалайнеров, но и тяжелой авиации вообще.

В том же 1923 году создается Акционерное общество добровольного воздушного флота «Добролет», прообраз будущего «Аэрофлота», которое занималось организацией перевозок и развитием авиапромышленности. А первой пассажирской авиалинией СССР стал маршрут Москва – Нижний Новгород.

В 1920-е годы выпускаются такие самолеты, как АНТ-2, ПМ-1, АНТ-9. В 1929 году на машине АНТ-4 «Страна Советов» летчики совершают сверхсложный перелет СССР – США.



*АНТ-4*

В 1930-е годы окончательно формируется отрасль гражданской авиации со своими вузами, НИИ, заводами и инфраструктурой. Например, в 1933 году для производства полуфабрикатов из алюминия и сплавов для самолетостроения был построен завод, ставший впоследствии

труде испытателей и об их подвигах в период мирных будней, при выполнении ими интернационального долга и в Великой Отечественной войне.

Попова С.Н. Аэрофлот от А до Я / С.Н. Попова. – Москва : Транспорт, 1986. – 183 с.

В книге рассказано о самой большой авиакомпании мира – Аэрофлоте. О работе аэропорта и его службах, об устройстве самолетов и вертолетов, о назначении различных авиационных приборов. А также о профессиях авиаторов – пилота, штурмана, бортинженера, бортпроводника, а также об учебных заведениях гражданской авиации.

Проверено на себе : документы, дневники, воспоминания о Юрии Гарнаеве / составитель А. Меркулов. – 3-е издание. – Москва : Молодая гвардия, 1986. – 2108 с. : ил.

В книге представлены документы, дневники, воспоминания о Герое Советского Союза, заслуженном летчике-испытателе СССР Юрии Гарнаеве, отдавшем авиации тридцать лет своей яркой жизни, освоившем 120 типов летательных аппаратов, авторе очерков и стихов. В книге также можно познакомиться с публикацией его собственной незавершенной рукописи, последние строки которой были присланы нам из Франции, после гибели пилота близ Марселя, при тушении лесных пожаров.

Соболев Д.А. Рождение самолета : первые проекты и конструкции / Д.А. Соболев. – Москва : Машиностроение, 1988. – 208 с. : ил.

В книге приведены сведения о самолетах и планерах, построенных в нашей стране и за рубежом до 1914г., т.е. до момента, когда самолет вышел из стадии экспериментальных разработок, и началось его серийное производство. Рассказано о наиболее интересных проектах самолетов. Дан краткий анализ событий, влиявших на процесс создания самолета.

Представленные книги можно взять в центральной библиотеке Ровеньского района.

### Обзор литературы

Баргаинов В.А. Крылья России : полная иллюстрированная энциклопедия / Валерий Баргаинов. – издание исправленное и дополненное. – Москва : Эксмо, 2007. – 1072 с. : ил.

В энциклопедии «Крылья России» представлена информация обо всех самолетах Советского Союза и России, построенных за период с 1910 по 2006 год. Рассмотрены все типы самолетов – военные, гражданские, опытные, экспериментальные. Излагается история их разработок и применения, даются основные летно-технические характеристики. Энциклопедия включает 555 статей, каждая из которых снабжена фотографией соответствующего самолета, представляя собой наиболее полный справочный ресурс по самолетам Советского Союза и России. Самолеты и их модификации, описанные в книге, расположены в хронологическом порядке по первому взлету или по времени постройки.

Козьмин В.В. Дельтапланы / В.В. Козьмин, И.В. Кротов. – 2-е издание, переработанное и дополненное. – Москва, ДОСААФ, 1989. – 272 с. : ил.

В книге рассказывается не только о дельтапланерном спорте, но также об использовании этих аппаратов в народном хозяйстве, о принципах конструирования этих летательных аппаратов, о материалах, из которых они делаются, о влиянии состояния атмосферы на полет дельтаплана

Лазарев Л.Л. Коснувшись неба / Л.Л. Лазарев. – Москва : Профиздат, 1983. – 256 с.

Книга посвящена многолетней деятельности большого коллектива конструкторов и рабочих, которые сделали знаменитые ТУ. Помимо документальных источников, в книге представлены личные воспоминания А.А. Архангельского, его друзей и коллег.

Муравьев В.К. Испытатели ВВС / В.К. Муравьев. Москва : Военное издательство, 1990. – 302 с.

В книге повествуется об основных этапах старейшей в стране авиационной организации НИИ ВВС, о повседневном

крупнейшим в мире производителем титана ВСМПО-АВИСМА и входящий сегодня в Госкорпорацию Ростех.

К середине 1930-х годов весь авиапарк страны перешел на отечественную технику. Кроме того, 1930-е – это время авиарекордов, когда новые самолеты проходили проверку в тяжелых условиях. Например, в 1937 году состоялся первый в мире беспосадочный перелет по маршруту Москва – Северный полюс – Ванкувер на самолете АНТ-25 под управлением Валерия Чкалова.



*АНТ-25*

Великая Отечественная война внесла свои коррективы в развитие гражданской авиации. Пилоты уходили на военную службу, самолеты выполняли боевые задания. С другой стороны, опыт, полученный авиастроителями в годы войны, позволил уже в мирное время быстро восстановить гражданскую авиацию и ускорить разработку новых моделей.

### *Послевоенные годы*

Уже летом 1945 года впервые взлетает 32-местный Ил-12 – один из первых отечественных самолетов для массовых перевозок. В 1947 году появляется знаменитый «кукурузник» Ан-2, самолет десятка профессий.

1950-е годы – эпоха реактивной авиации, и первой советской «ласточкой» в этом направлении становится пассажирский Ту-104. Этот лайнер, совершивший свой первый рейс в 1956 году, произвел революцию в авиастроении и был удостоен множества наград.



*Ту-104.*

И все же с появлением реактивных двигателей турбовинтовые самолеты не ушли в прошлое, и для них находились задачи. Кроме того, они были более экономичными. В 1960-е годы в стране было развернуто серийное производство турбовинтового пассажирского самолета Ту-114 – самого большого самолета в своем классе. Лайнер мог разместить до 200 пассажиров и летал на расстояния, недоступные другим машинам. В качестве двигателя для него был выбран НК-12М разработки предприятия «Кузнецов», сегодня являющегося частью Объединенной двигателестроительной корпорации Ростеха. Примечательно, что и сегодня НК-12М остается самым мощным турбовинтовым авиадвигателем в мире.

Пожалуй, самым известным авиалайнером советской эпохи стал Ту-154, поднявшийся в небо в 1968 году. Он производился серийно почти 30 лет и последний полет в качестве пассажирского самолета выполнил только в 2020 году.

В короткий сверхзвуковой период наша страна оказалась в авангарде мирового гражданского авиастроения. Ту-144, разработанный КБ Туполева и выпускавшийся в Воронеже, стал первым сверхзвуковым авиалайнером в мире. И хотя летал он не долго, но опыт подобных разработок может пригодиться уже в ближайшем будущем.

**1981, 15 апреля** — введена в действие АС УВД в Московской воздушной зоне.

*Названия для библиотечных выставок и мероприятий:*

«Летающие бумажные самолеты», информационный час  
«Небо зовет» познавательно-развлекательная игра  
«История создания гражданской авиации» информационный час  
«Наши первые летчики» информационный час  
«Конструкторы и ученые ВОВ» круглый стол  
«Советские конструкторы гражданских самолётов» круглый стол  
«Небо. Самолет. Конструктор» познавательная беседа  
«От «Добролета» к «Аэрофлоту», информационный час  
«Небо начинается с земли», познавательный экскурс  
«Великие имена и открытия», книжная выставка  
«Колыбель авиации», час информ  
«Дорога на космодром», тематический вечер  
«Отправляемся в полет», игра-путешествие  
«Воздушные ворота России», час познания  
«Под небом голубым», книжная выставка  
«100 лет на защите неба», историко-познавательная викторина  
«Легенды русского неба»,  
«Серебристые крылья России», книжная выставка  
«Я бы в летчики пошел, пусть меня научат», игровая программа  
«Под крылом самолета о чем-то поет...» музыкальная викторина  
«Покорившие небо», выставка – персоналия  
«Первым делом, первым делом самолеты...», кинолекторий  
«Синь небесного простора», интерактивная игра



**1941, 22 июня.** Началась Великая Отечественная война с немецкими фашистскими захватчиками. На следующий день, 23 июня, по решению Советского правительства Гражданский воздушный флот в оперативном отношении стал подчиняться Народному Комиссариату Обороны.

**1941, 25 июня.** Закончено формирование частей ГВФ. Они были приданы фронтам для выполнения специальных заданий командования Красной Армии.

**1945, 9 мая.** Полным разгромом немецкого фашизма закончилась Великая Отечественная война. Около 15 тыс. летчиков, штурманов, бортмехаников, бортрадистов, инженеров, техников, рабочих, служащих, командного и политического состава награждены орденами и медалями. 15 летчикам присвоено звание Героя Советского Союза, 6 фронтовых частей Аэрофлота были преобразованы в гвардейские, 10 частей награждены орденами, 12 присвоены почетные наименования. Так высоко оценил советский народ боевую и трудовую доблесть личного состава гражданской авиации.

**1947, 24 июня.** Советским правительством утвержден генеральный план реконструкции московского центрального аэропорта «Внуково». Этим планом было предусмотрено значительно увеличить пропускную способность аэропорта, оборудовать его современными радиотехническими средствами, обеспечивающими полеты пассажирских самолетов в сложных метеорологических условиях, днем и ночью.

**1962, 8 января.** Утверждено «Положение об общественных инспекторах по безопасности полетов в подразделениях Гражданского воздушного флота».

**1977, январь.** Введена в эксплуатацию первая отечественная автоматизированная система управления воздушным движением «Старт» в аэропорту «Пулково».

**1979, декабрь** — завершено внедрение автоматизированных систем УВД в воздушных зонах аэропортов Борисполь, Пулково, Ростов-на-Дону, Минеральные Воды, Сочи.



*Tu-144*

На смену Tu-154 в конце 1980-х годов был создан среднемагистральный Tu-204, который продолжает обновляться и по сей день. На самолете стоят двигатели ПС-90А, разработанные и производящиеся силами «ОДК-Пермские моторы».

#### *Самолеты новой России*

Первым авиалайнером, полностью разработанным в современной России, стал ближнемагистральный SuperJet 100, с 2011 года выпускающийся серийно. В настоящее время реализуется программа SSJ-New, предусматривающая полное импортозамещение деталей, агрегатов и систем «Суперджета». Обновленный самолет будет оснащаться новейшим двигателем ПД-8 отечественной разработки.



*Tu-214.*

На базе уже упоминавшегося Ту-204 разработан среднемагистральный узкофюзеляжный самолет Ту-214 вместимостью до 210 пассажиров. Сегодня эти машины применяются в основном в качестве спецбортов, но в скором времени они пополнят авиапарк отечественных авиаперевозчиков. Например, «Аэрофлот» до 2030 года получит 40 таких машин.



*МС-21.*

На финишной прямой находится программа создания среднемагистрального пассажирского самолета нового поколения МС-21. Лайнер использует новейшие разработки в области авиастроения. В том числе впервые так широко применяются композитные материалы, а поднимать самолет в воздух будут российские двигатели ПД-14 производства ОДК Ростеха. Кроме того, предприятия Корпорации обеспечивают МС-21 титаном, композитными сплавами, остеклением, авионикой, различными системами. Главной исполнитель проекта – корпорация «Иркут», входящая в Объединенную авиастроительную корпорацию.

**1932, 27 апреля.** Президиум ЦИК СССР утвердил первый Воздушный кодекс СССР.

**1934, 13 апреля.** Советские летчики закончили героическую работу по спасению экипажа и участников полярной экспедиции на пароходе «Челюскин».

**1934, 20 апреля.** Летчикам В. Ляпидевскому, С.А. Леваневскому, В.С. Молокову, Н.П. Каманину, М.Т. Слепневу, М.В. Водопьянову, И. В. Доронину первым в Советском Союзе присвоены почетные звания Героев Советского Союза. Кроме Н.П. Каманина, все остальные летчики работали на линиях Гражданского воздушного флота.

**1934, 12 сентября.** Завершен длительный беспосадочный полет на самолете АНТ-25 под управлением известного летчика М. М. Громова. За 72 ч 02 мин непрерывного полета М. М. Громов пролетел 12 411 км, перекрыв тем самым мировой рекорд на 3307 км, который принадлежал французским летчикам.

**1936, 22 июля.** Летчики П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и штурман А. В. Беляков завершили начатый ими 20 июля сверхдальний беспосадочный перелет на самолете АНТ-25 по маршруту: Москва — Баренцево море — Северный Ледовитый океан — Земля Франца-Иосифа — Северная Земля — Петропавловск-Камчатский — остров Удд (ныне о. Чкалов). За 56 ч 20 мин пребывания в воздухе советские летчики покрыли расстояние 9374 км.

**1937, 20 июня.** Успешно завершен первый в мире беспосадочный перелет советского самолета АНТ-25 из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс.

**1937, 12 июля.** Советский самолет АНТ-25 под управлением экипажа в составе М. М. Громова, А. Б. Юмашева и С. А. Данилина вылетел по маршруту Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки.

14 июля 1937 г., через 62 ч 17 мин после вылета, советские летчики произвели посадку на территории США около города Сан-Джасинто, недалеко от границы Мексики, пролетев 11 500 км.

Найденев, М.А. Волковойнов, А.Н. Екатов, И.К. Поляков, А. И. Томашевский. Самолеты финишировали в Пекине 13 июля, пройдя путь 6476 км.

**1921, 31 августа.** Дан старт советскому самолету АНТ-3 «Пролетарий», который под управлением летчика М. М. Громова совершил выдающийся перелет по маршруту: Москва — Берлин — Париж — Рим — Вена — Варшава — Москва. Самолет возвратился 2 сентября в Москву, пройдя за 34 ч 15 мин летного времени 7150 км.

**1921, 27 июля.** Совет Труда и Оборона СССР возложил технический надзор за воздушными линиями на Инспекцию Гражданского воздушного флота, передав ее из ведения Управления Военно-Воздушных Сил в непосредственное подчинение Народного Комиссариата по военным и морским делам.

**1929, 10 июля.** Постановлением Президиума Центрального исполнительного комитета СССР введен единый флаг для Гражданского воздушного флота СССР.

**1929, 8 августа.** Завершён перелет под управлением летчика М. М. Громова на пассажирском самолете АНТ-9 «Крылья Советов» по маршруту Москва — Берлин — Париж — Рим — Лондон — Варшава — Москва. Пройдя за 53 летных часа 9037 км при средней скорости 180 км/ч, самолет возвратился в Москву.

**1929, 12 октября.** Уполномоченный СССР подписал в Варшаве вместе с уполномоченными других государств конвенцию для унификации правил, касающихся международных воздушных перевозок.

**1929, 10 декабря.** Образована Главная инспекция Гражданского воздушного флота СССР при Народном Комиссариате по военным и морским делам. На эту инспекцию было возложено планирование и руководство Гражданским воздушным флотом СССР.

**1931, 6 ноября.** В Москве на центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе открыт первый в Советском Союзе аэровокзал Гражданского воздушного флота.

**1932, 25 марта.** Главному управлению Гражданского воздушного флота присвоено наименование «Аэрофлот».

## Полет начинается на земле

Одна из важнейших составляющих любого аэропорта – аэронавигация. От того, какое оборудование радиолокации и навигации используется, зависит, как пройдет весь полет. В России более половины радиотехнического оборудования аэродромов изготовлено челябинским радиозаводом «Полет» холдинга «Росэлектроника». Системы посадки и аэродромные обзорные локаторы производства предприятия работают в ведущих аэропортах страны – Шереметьево, Домодедово и десятках других.

Например, аэродромный обзорный радиолокатор АОРЛ-1АС, выпускаемый в Челябинске, способен обнаруживать воздушные суда на расстоянии до 400 км. Кроме собственно обнаружения, радиолокатор позволяет получать данные о высоте полета, остатке топлива, номере борта.

Посадочный радиолокатор помогает выполнять предпосадочные маневры и саму посадку. Так, локатор ПРЛ-2СТ производства «Полета», оснащенный мощной фазированной решеткой, может отслеживать самолеты на расстоянии до 40 км. С земли самолеты направляют радиомаячные системы посадки, включающие в себя различные радиомаяки.

Еще одна, сравнительно новая разработка «Полета», напрямую влияющая на безопасность работы авиации, – это интеллектуальная система мониторинга инфраструктуры аэропорта. Она обеспечивает всесторонний контроль за территорией, всеми объектами и их перемещениями, ведет наблюдение охраняемого периметра аэропорта и соседних участков. В состав системы входят радиолокаторы, видеокамеры, серверы обработки данных и специализированное программное обеспечение с применением нейронных сетей. Система мониторинга Ростеха уже прошла успешную апробацию в нескольких российских аэропортах и предполагается к использованию в концепции «Умный аэропорт».

*Гражданская авиация стала повседневным, широко-доступным транспортом для миллионов людей.*

*Треть пассажиров в стране для дальних поездок предпочитает самолеты.*

*Более 3600 промышленных центров и населенных пунктов связаны авиатрассами, общая протяженность которых превышает 1 млн. км. Это в 7 раз больше длины железных дорог в нашей стране.*

*Каждый год гражданской авиацией перевозится свыше 100 млн. пассажиров. Тысячи часов для работы, учебы, отдыха экономит нам Аэрофлот.*

*На ряде воздушных трасс, особенно в районах Сибири, Дальнего Востока, на Севере страны, самолеты и вертолеты принимают на свои могучие «крылья» основную массу пассажиров.*

*Гражданская авиация служит средством осуществления не только внутренних, но и международных воздушных сообщений и играет существенную роль в укреплении политических, экономических, культурных и других связей между странами и народами, тесно связывая это с важнейшей задачей в поддержании мира.*

Воздушным Флотом Республики, в котором предписывалось: «Все авиационные части и школы сохранить для трудового народа».

**1918, 9 февраля.** Совет Труда и Оборона принял постановление, которым руководство добровольными авиационными обществами было возложено на Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота (Главвоздухофлот) через Инспекцию Гражданского воздушного флота. Этим же постановлением создан постоянный Совет по гражданской авиации. С этого дня ведет свое летосчисление советский Гражданский воздушный флот.

**1918, 1 мая.** Впервые над Красной площадью во время первомайского парада появился советский самолет, за полетом которого наблюдал В.И. Ленин. Самолет вел инструктор Московской авиационной школы И.Н. Виноградов.

**1918, 24 мая.** Образовано Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного Флота (Главвоздухофлот).

**1921, 26 января.** В. И. Ленин подписал постановление Совета Труда и Оборона об учреждении комиссии для разработки программы-минимума развития воздухоплавания и авиационной промышленности при Главвоздухофлоте.

**1921, 1 мая.** Открыта первая международная воздушная линия Советской России: Москва – Кенигсберг.

**1921, ноябрь.** Образовано советско-германское смешанное общество воздушных сообщений «Дерулуфт».

**1922, 15 июля.** Открылась первая в Советском Союзе регулярная воздушная линия по маршруту Москва — Нижний Новгород.

**1923, 21 августа.** На самолете, доставленном на пароходе к полярной станции Маточкин Шар.

**1924, 10 июня.** Начался один из выдающихся в истории советской авиации международный групповой перелет шести советских самолетов по маршруту Москва — Пекин, которые пилотировали летчики М.М. Громов, Н.И.

Немного фактов из нашей истории:

**1917, сентябрь** - для проведения летных испытаний самолетов, двигателей, авиационного оборудования и др. авиатехники был создан Научно-опытный аэродром.

**1917, 13 сентября.** Создан Московский авиационный техникум, впоследствии реорганизованный в Институт инженеров Красного Воздушного Флота.

**1917, 10 ноября.** По указанию Владимира Ильича Ленина при Военно-революционном комитете образовано Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания, приступившие к подбору авиационных кадров и организации сбора, учета и охраны авиационного имущества. Бюро комиссаров было первым революционным органом строительства советского воздушного флота.

**1917, 1 декабря.** По указанию В. И. Ленина декретом Советского правительства учрежден Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Руководителем ЦАГИ был назначен профессор Н. Е. Жуковский.

**1917, 1 декабря.** Приказом Революционного Военного Совета Республики при Главном управлении Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота (Главвоздухофлот) учреждена Инспекция Гражданского воздушного флота, на которую была возложена разработка общих проблем по развитию гражданской авиации в стране и технический надзор за ее деятельностью.

**1917, 20 декабря.** Создана Всероссийская коллегия по управлению Воздушным Флотом Республики. Коллегия объединяла все отрасли авиации и воздухоплавания, осуществляла руководство авиационными предприятиями.

**1918, 17 января.** В. И. Ленин подписал декрет Совета Народных Комиссаров о воздушных передвижениях в воздушном пространстве над территорией РСФСР и над ее территориальными водами.

**1918, 25 января.** Издан приказ Народного Комиссариата по военным и морским делам, подготовленный Всероссийской коллегией по управлению

Новая авиационная техника позволила повысить скорость и увеличить объем воздушных перевозок, снизить их себестоимость. Если в 1956 году было перевезено 3,1 миллиона человек, то в 1965 году - уже 42,1 миллиона человек, а перевозки груза и почты достигли миллиона тонн. В этот период были построены и реконструированы многие аэродромы и аэровокзальные комплексы, городские агентства, заложены основы комплексной механизации аэродромных служб. Началась автоматизация управления движением самолетов и обеспечения взлета и посадки.

В системе разветвленной сети воздушных линий Аэрофлота важную роль играют международные маршруты. Их развитие является отражением стремления народа нашей страны к миру и сотрудничеству на основе равенства и взаимной выгоды

В наше время невозможно найти такую отрасль экономики нашей страны, где бы не применялись самолеты и вертолеты. Авиаторы всегда чутко отзывались на призывы Родины. Рабочие будни Аэрофлота — это миллионы тонн перевезенных срочных грузов и почты, это защищенное от пожаров море тайги, это помощь рыбакам в обнаружении косяков рыбы, это уничтожение сельскохозяйственных вредителей и расселение рыб ценных пород. В сельском хозяйстве использование самолетов и вертолетов стало столь же привычным, как использование тракторов, комбайнов. Более 100 миллионов гектаров сельскохозяйственных угодий обрабатывают ежегодно с воздуха авиаторы. Они выполняли для колхозов и совхозов десятки видов других работ в разных концах страны. Без авиации невозможно представить освоение новых экономических районов страны. Аэрофлот гордился своей причастностью к сооружению таких гигантов, как Саяно-Шушенская ГЭС, Камский автомобильный завод, Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Без авиации немыслимы

изыскания геологов и работа картографов, проводка судов в условиях арктической навигации, проведение исследовательских работ в полярных зонах планеты. Важную и благородную роль играл Аэрофлот в охране здоровья советских людей. Ежегодно самолеты и вертолеты с красным крестом на борту выполняли десятки тысяч рейсов. В нашей стране были созданы специальные санитарно-воздушные станции, где постоянно дежурят врачи и пилоты, готовые вылететь по первому вызову...

В последние годы, помимо ставшего уже привычным патрулирования трубопроводов и высоковольтных линий электропередач, вертолеты используются для контроля движения на важнейших автомагистралях. Может показаться удивительным, но авиаторов теперь можно было встретить и на совместной работе с археологами. С помощью аэрофотосъемки можно достаточно точно определить контуры находящихся под землей древних сооружений...

Но гражданская авиация — это не только первоклассная техника, это прежде всего люди, эксплуатирующие эту технику в воздухе и на земле, люди, имеющие высшую и среднюю специальную подготовку, обеспечивающие ритмичную работу гражданской авиации и в зимнюю стужу, и в знойную пору. Много специальностей в гражданской авиации. Это бесстрашные летчики, штурманы, бортрадисты, бортинженеры, бортпроводники, жизнь и труд которых ежедневно протекает в воздухе.

Но летчики бы не летали, самолеты бы не поднимались в воздух, если бы не многотысячный коллектив наземных работников, самая многочисленная армия специалистов-авиаторов, заботливо и кропотливо не готовили к полетам самолеты, аэродромы к приему самолетов, радиотехнические средства управления полетами, если бы авиаперевозчики не подготовили пассажиров, почту, груз, наземный спецтранспорт не обеспечил обслуживание авиационной техники и многотысячный коллектив служб движения не управлял

полетами. Заслуженную популярность начинают приобретать специалисты по управлению воздушным движением, к которым предъявляются особо высокие требования. Эта служба призвана организовывать полеты, планировать их и непосредственно управлять движением воздушных судов. От нее в значительной степени зависит безопасность полетов. Сфера деятельности этой службы находится как бы между небом и землей. В воздухе, поддерживая связь с самолетами, диспетчеры управляют их движением с тем, чтобы не допустить сближения самолетов между собой, с высокими земными препятствиями и горами, предотвратить их попадание в сложные метеорологические условия полета.

