

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России)  
Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)  
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный  
университет гражданской авиации»

# **ИСТОРИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Программа, методические указания по изучению дисциплины  
и выполнению контрольной работы  
Для студентов Заочного факультета  
Всех специализаций и профилей

Санкт-Петербург

2016

Одобрено и рекомендовано к изданию  
Учебно-методическим советом Университета

Ш 87(03)

ИСТОРИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: Программа , методические указания по изучению дисциплины и выполненной контрольных работы / Университет ГА. С.-Петербург, 2016.

Издаются в соответствии с программой дисциплины «История гражданской авиации» (1 семестр).

Содержат программу дисциплины, перечень вопросов, тематику контрольных работ, рекомендации по их выполнению и список литературы.

Предназначены для студентов Заочного факультета всех специальностей и специализаций, направлений подготовки и профилей.

Библ.12 назв, табл. 1.

Составитель В.Н. Иванченко, доц.

Рецензент М.Н.Майор, канд. ист. доц.

## ОБЩИЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

Цель дисциплины «История гражданской авиации» - способствовать разностороннему развитию специалиста, развивать профессиональный патриотизм, формировать понимание значимости отрасли для народного хозяйства страны.

Изучение студентами данной дисциплины предусматривает систематизированное приобретение ими знаний по истории развития гражданской авиации в России от ее зарождения до настоящего времени. Содержание курса акцентирует внимание студентов на основных этапах развития воздушного транспорта в нашей стране, на участии государства и народа в становлении и укреплении отрасли, на историческом расширении сферы авиации в других отраслях хозяйства.

Усвоение учебно-программного материала осуществляется в процессе самостоятельной работы студентов – заочников с рекомендованной литературой при написании контрольной работы, а также путем закрепления полученных знаний на аудиторных занятиях, посвященных наиболее важным проблемам.

В ходе изучения истории гражданской авиации студентам необходимо приобрести знания, соответствующие требованиям высшей школы и государственных стандартов. Уровень и качество знаний студентов оцениваются в ходе экзаменационной сессии после зачетной контрольной работы при сдаче устного зачета.

Литературу, необходимую для написания контрольной работы и подготовки к зачету, следует брать в местных библиотеках, в библиотеке университета ГА и в кабинете истории и управления персоналом кафедры №3.

## **СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ**

### **Тема 1. Рождение отечественного воздушного флота (период до 1917 года)**

Проекты летательных аппаратов тяжелее воздуха в XIX веке А.Ф. Можайский – создатель первого отечественного самолета. Строительство и освоение аэропланов в России в начале XX века. Первые аэродромы. Россия – родина первых тяжелых многомоторных самолетов.

Авиация России в годы первой мировой войны. Развитие авиационного производства и состояние самолетного парка в период 1914 - 1917 гг. Формирование отечественных летных кадров.

### **Тема 2. Создание гражданской авиации как отрасли народного хозяйства (1917-1928 гг.)**

Новые тенденции в авиации России после февральской и октябрьской революций 1917 года. Изменение в организации управления воздушным транспортом. Национализация авиационной промышленности.

Перевод авиации на мирные рельсы после окончания гражданской войны. Выделение гражданской авиации в самостоятельную отрасль народного хозяйства. Создание акционерных авиатранспортных предприятий. Организация национального центра авиационной науки. Деятельность общественных организаций, содействовавших созданию авиации.

Начало проектирования и строительства отечественных самолетов для гражданской авиации. Организация отечественного авиастроения. Переход от деревянного самолета – биплана к цельнометаллическому самолету – моноплану.

Открытие первых регулярных авиалиний. Закладывание основ авиации специального применения.

### **Тема 3. Развитие гражданской авиации в годы довоенных пятилеток (1929 – 1941 гг.)**

Организационная структура гражданской авиации, сложившаяся в 30-е годы. Первый Воздушный кодекс СССР.

Достижение в области авиационной науки, открывшие новый этап технического прогресса отечественной авиации. Переориентация научно-исследовательских институтов ГВФ на нужды эксплуатации авиационной техники. Переход авиастроения на скоростные самолеты – монопланы. Организация серийного производства самолетов для гражданской авиации конструкции А.Н. Туполева, Н.Н. Поликарпова, В.Б. Шаврова, А.С. Яковлева, Г.М. Бериева. Успехи опытного дирижабле- и вертолетостроения.

Разработка и оснащение самолетов и авиатрасс радионавигационными и светотехническими средствами. Движение пилотов Аэрофлота за овладение методами полетов по приборам в условиях отсутствия видимости и ночью.

Открытие регулярного воздушного сообщения между Москвой и всеми республиками, краями, областями, крупными промышленными центрами Сибири, Севера, Дальнего Востока и Средней Азии. Освоение международных авиалиний в Швецию, Болгарию, Афганистан, Китай, Монголию.

Создание системы учебных заведений гражданской авиации, включающей вузы, техникумы и авиационные школы. Вклад общественных организаций в укрепление материально-технической базы и подготовку кадров гражданской авиации.

### **Тема 4. Гражданский воздушный флот в период Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)**

Реорганизация ГВФ в военных условиях. Формирование особых авиагрупп для обслуживания действующей армии. Перераспределение летного состава и других категорий авиаспециалистов, самолетного парка между фронтовыми и тыловыми подразделениями.

Обеспечение боевых действий фронтов в ходе оборонительных и наступательных операций. Виды использования авиадивизий и отдельных авиаполков ГВФ на фронте. Участие экипажей ГВФ в поддержке партизанского движения в тылу противника.

Работа тыловых подразделений ГВФ в условиях войны. Изменение характера перевозок в тылу страны. Перегонка самолетов, поставляемых из США в СССР. Вклад учебных эскадрилий в подготовку кадров авиаспециалистов для ВВС, АДД и ГВФ.

Начало восстановления внутрисоюзных линий Аэрофлота в ходе войны, организации авиасообщений на территории, освобожденной от немецких захватчиков.

## **Тема 5. Гражданская авиация в послевоенное десятилетие (1945-1955 гг.)**

Восстановление разрушенных объектов гражданской авиации и начало реконструкции аэропортов в Ленинграде, Минске, Киеве и других городах. Воссоздание довоенной сети воздушных линий и дальнейшее развитие воздушных сообщений центральных районов с Уралом, Западной Сибирью, Поволжьем, Средней Азией, где в довоенное и, особенно, в военное время были созданы многие важные отрасли промышленности.

Выход на воздушные линии пассажирских двухмоторных самолетов Ил-12 и Ил-14. Внедрение в эксплуатацию легких самолетов Ан-2, Як-12, вертолетов Ми-1, Ми-4, Ка-15. Возрастание масштабов использования авиации операционного применения. Участие авиации в освоении целинных и залежных земель.

Внедрение в Аэрофлоте обзорных радиолокаторов, ультразвуковой радиосвязи, аппаратуры дистанционного управления приводными радиостанциями и других научно-технических достижений, ставшее важным шагом к обеспечению устойчивой круглосуточной работы магистральных авиатрасс, повышению регулярности и безопасности полетов. Организация

эксплуатации самолетов смешанными экипажами. Специализация авиаремонтных баз и мастерских. Переход на поточно – стендовый метод ремонта самолетов.

Открытие в Ленинграде Высшего авиационного училища ГВФ для подготовки высококвалифицированных руководителей, инженеров-пилотов и инженеров по эксплуатации воздушного транспорта. Расширение сети летных и технических училищ, школ младших авиаспециалистов, отдельных учебных эскадрилий и учебно-тренировочных отрядов.

## **Тема 6. Период внедрения в гражданской авиации реактивных и турбовинтовых самолетов (1956-1960 гг.)**

Выход на магистральные воздушные линии первых реактивных и турбовинтовых пассажирских самолетов Ту-104, Ту-114, Ил-18, Ан-10. Связанные с эксплуатацией реактивной и турбовинтовой техники коренная перестройка работы практически всех служб. Качественные изменения в эксплуатации самолетов, двигателей и наземного оборудования.

Механизация основных участков работы линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских, наиболее трудоемких процессов обслуживания реактивных самолетов, уборке снега и льда, пыли и мусора с взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, стоянок самолетов и перронов. Увеличение парка новых видов спецмашин и механизмов.

Повышение культуры обслуживания пассажиров. Ввод в строй новых аэровокзалов, увеличение пропускной способностью аэровокзалов, открытие агентств Аэрофлота во многих городах страны. Снижение тарифов на перевозку воздушным транспортом пассажиров, багажа, грузов и почты. Создание службы бортпроводников.

Замещение реактивными и турбовинтовыми воздушными судами поршневых самолетов и передача последних на местные воздушные линии, сеть которых продолжала бурно развиваться.

## **Тема 7. Развитие воздушного транспорта в 60-е гг.**

Создание и внедрение реактивных самолетов второго поколения – Ил-62, Ту-134, Як-40. Появление самого большого гражданского самолета и первого в мире широкофюзеляжного самолета АН-22 «Антей». Интенсивное применение в народном хозяйстве первого всепогодного вертолета Ми-6. Поступление в эксплуатацию пассажирского вертолета Ми-8, вертолета-крана Ми-10, а также более производительных, чем их предшественники, пассажирского и санитарного вертолета Ми-2 и многоцелевых Ка-26.

Быстрый рост сети воздушных трасс. Ввод в строй 64 аэровокзалов на магистральных линиях и более 220 аэровокзалов на местные авиалинии. Рост интенсивности полетов и возрастание значения управления воздушным движением и радиотехнического обеспечения.

Выход Аэрофлота на широкую международную арену активного сотрудничества с иностранными авиакомпаниями. Вступление СССР в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).

## **Тема 8. Основные направления развития отрасли в 70-е гг.**

Поступление в авиапредприятия во все возрастающем количестве самолетов с более высокими летно-техническими и экономическими характеристиками, комфортом: Ту-154, Ил-86, Ил-62М, Як-42. Опыт эксплуатации первого в мире сверхзвукового пассажирского лайнера Ту-144.

Выход на авиатрассы грузовых самолетов Ан-26, Ил-76, положивших начало осуществлению в нашей стране контейнерных перевозок грузов.

Осуществление большой строительной программы, включающей возведение 150 аэровокзалов. Открытие ежегодно более 40 новых магистральных авиалиний.

Возрастание объема авиационных работ по освоению нефтяных и газовых месторождений, строительству крупных нефте- и газопровода, на сооружении Байкало-Амурской магистрали.



Автоматизация управления воздушным движением путем установки в десятках аэропортов средств вторичной радиолокации, обеспечивающих значительное повышение качества и увеличение объема информации о воздушных судах.

Расширение сети учебных заведений отрасли. Открытие Московского института инженеров ГА. Преобразование Высшего авиационного училища ГА в Ленинграде в Академию гражданской авиации. Создание Кировоградского и Актюбинского высших летных училищ, авиационно-технических училищ в Ленинграде, Минске и Фрунзе. Подготовка в учебных заведениях авиаспециалистов для 56 зарубежных государств.

## **Тема 9. Гражданская авиация СССР в 80-е гг.**

Замедление темпов развития отрасли. Возрастание объемов незавершенного капитального строительства. Наметившееся отставание самолетного парка Аэрофлота от уровня современных требований. Запаздывание авиационной промышленности с разработкой и испытанием новых пассажирских самолетов.

Перевод во второй половине 80-х годов отрасли в целом и ее звеньев на хозрасчет, самофинансирование самоокупаемость. Достигнутые в конце 80-х годов положительные результаты перестройки: перевыполнение плана по прибыли, снижение эксплуатационных расходов, увеличение накопления в фонды экономического и социального развития авиаколлективов. Достижение в 1990 г. пика перевозок- 137, 7 млн. пассажиров.

Создание грузовых самолетов-гигантов Ан-124 «Руслан» и Ан-225 «Мрия», арктического воздушного грузовика Ан-74, вертолета Ка-32.

Наращение кризисных явлений на рубеже 80-90-х годов. Запущенность материально-технической базы. Неудовлетворительный спрос на авиаперевозки. Снижение качества обслуживания пассажиров на фоне билетного дефицита.

Усиление социальной напряженности в коллективах авиапредприятий. Раскол профсоюза авиаработников, создание ассоциаций летного состава и диспетчеров воздушного движения.

## **Тема 10. Поиск новых путей развития отрасли в 90-е гг. XX в. - начале XXI в.**

Распад союзного государства и разделение Аэрофлота. Упразднение Министерства гражданской авиации СССР и создание новых органов управления.

Переход авиапредприятий на работу в условиях регулируемого рынка, а затем к рыночным отношениям. Особенности переходного периода. Изменение отношений собственности. Взаимоотношение с поставщиками и клиентами.

Дробление отрасли на 460 компаний. Преобладания коммерческих интересов над проблемами безопасности полетов. Сокращение объема перевозок в 4 раза по сравнению с 1990 г.

Анализ внутриотраслевых кризисных явлений и попыток их устранения.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Авиации России: Справочник/Под ред. Г.С. Бюшгенса – М.: Машиностроение, 1988.
2. Багратионов В.А. Крылья России. Полная иллюстрированная энциклопедия. - М.: Эксмо, 2005.
3. Готовала Е. И др. 100 великих авиаторов мира. - М.: Мир книги. 2007.
4. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (период до 1914 года). – М.: Машиностроение, 1986.
5. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России( июль 1914 – октябрь 1917 года). – М.: Машиностроение, 1988.
6. История отечественной гражданской авиации/Под ред. И. А. Филатова – М.: Воздушный транспорт, 1996.

7. История гражданской авиации СССР/Под ред. Б.П. Бугаева – М.: Воздушный транспорт, 1983.
8. Изьяксон А.М. Советское вертолетостроение. – М.: Машиностроение, 1981.
9. Король В.В. Крылья Петербурга. - СПб.: Политехника, 2001.
10. Король В.В. Крылья «Пулково». Страницы истории гражданской авиации города на Неве. - СПб.: Политехника-сервис, 2014.
11. Кушнир О.А. От мечты до «МРИИ» и не только...- К.: КИТ, 2011.
12. Мирные крылья в годы войны. – М.: Воздушный транспорт, 1995.
13. Пономарев А.Н. Советские авиационные конструкторы. – М.: Воениздат, 1980.
14. Попова С.Н. Аэрофлот от А до Я. – М.: Транспорт, 1988.
15. Потемкин В. Записки шеф-пилота двух президентов. - М.: Аэрофлот, 2003.
16. Саморуков В. Дипломат Аэрофлота. - М.: Аэрофлот, 2003.
17. 100 великих рекордов авиации и космонавтики. Автор-составитель С.Н. Зигуненко. - М.: Вече, 2008.
18. Развитие авиационной науки и техники в СССР: Историко-технические очерки/Под ред. И.Ф. Образцова. – М.: Наука, 1980.

## **РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ КОНТРОЛЬНОЙ РАБОТЫ**

В процессе изучения дисциплины «История гражданской авиации» студенты заочного факультета выполняют одну контрольную работу.

Тема контрольной работы определяется по таблице в соответствии с личным шифром студента. Для определения номера темы следует найти в верхней горизонтальной строке цифру, соответствующую цифре десятков (предпоследняя цифра шифра), а в левом верхнем столбце – цифру, соответствующую единицам (последняя цифра шифра). На пересечении

найденных вертикалей и горизонталей находится искомый номер темы, на которую студент должен написать контрольную работу.

Например, шифр УПО-901063 – контрольная работа на тему 18. В контрольной работе студент должен показать: а) способность изучения проблемы как учебной дисциплины, умение выделить и самостоятельно осмыслить определенную тему или вопрос; б) навыки связного, логического изложения исторического материала; в) знания принятых норм оформления текстов нужного характера.

**Таблица 1**

	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>1</b>	28	9	27	7	5	23	16	29	12	17
<b>2</b>	11	26	4	22	3	14	27	15	7	28
<b>3</b>	15	2	25	6	29	5	18	23	16	26
<b>4</b>	30	10	19	25	8	17	22	13	24	21
<b>5</b>	19	24	6	13	20	9	12	26	30	4
<b>6</b>	8	16	3	20	1	21	24	14	11	18
<b>7</b>	21	9	27	7	5	23	17	29	12	16
<b>8</b>	5	26	11	22	14	3	28	16	7	25
<b>9</b>	17	29	26	6	23	19	25	4	15	24
<b>0</b>	24	8	18	25	15	28	22	13	27	30

Контрольная работа представляет собой комментирование изложение определенной проблемы на основе избранного студентом круга источников.

Подготовка материала для контрольной работы включает:

- подбор и изучение литературы, журнальных статей;
- составление плана контрольных работы (два-три вопроса).

При раскрытии темы рекомендуется обращать внимание на: а) причины, вызывающие исторические явление, процесс; б) содержание (фактическую

сторону) события, явления, процесса; в) результаты и последствия данного события, явления, процесса; г) причинно-следственную связь происшедшего в истории.

В заключении необходимо дать краткие выводы и список использованной литературы, указав автора, название, место и год издания книги, журнальной статьи.

При цитировании литературы требуется делать ссылки на источник так, как это принято во всей научной литературе.

Недопустимо механическое переписывание опубликованных материалов подобные работы не будут зачтены.

Контрольная работа должна быть аккуратно оформлена: напечатана или написана разборчивым почерком. Ее объем не должен превышать 20 страниц рукописного текста.

***Образец оформления титульного листа:***

Сверху:

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ФГБОУ ВО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

Кафедра истории и управления персоналом

В центре: Контрольная работа

По «Истории гражданской авиации»

Тема:...

Работа выполнена студентом заочного факультета (фамилия, инициалы)

Внизу: Указать город

## ТЕМАТИКА КОНТРОЛЬНЫХ РАБОТ И ВОПРОСОВ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ К ЗАЧЕТУ

1. Плодотворные идеи, заложенные А.Ф. Можайским в проект его самолета с паровым двигателем.
2. Роль Н.Е. Жуковского в становлении авиации России.
3. Состояние авиационного производства и самолетного парка России в 1914-1917 гг.
4. Выделение гражданской авиации в самостоятельную отрасль народного хозяйства.
5. Первые регулярные авиалинии.
6. Первые международные авиатрассы нашей страны.
7. Маломестные одномоторные самолеты гражданской авиации 20-х годов.
8. Создание тяжелых многомоторных цельнометаллических свободнонесущих самолетов-монопланов большой грузоподъемности – выдающееся достижение второй половины 20 – начала 30 годов.
9. Организационная структура гражданской авиации, сложившаяся в довоенный период.
10. Участие отечественных ученых, конструкторов и инженеров в решении важнейших научных и технических проблем, обеспечивающих прогресс самолетостроения в 30-е годы.
11. Самолетный парк ГВФ СССР в 30-е годы.
12. Создание развитой сети авиалиний союзного и местного значения в 30-е годы.
13. Создание системы подготовки и повышение квалификации кадров ГВФ в 30-е годы.
14. Рост масштабов специального применения гражданской авиации в 1929-1941 гг.
15. Участие общественных организаций и трудящихся в развитии ГА в нашей стране в 30-е годы.

16. Роль гражданского воздушного флота в период Великой Отечественной войны.
17. Успехи в восстановлении разрушенного войной хозяйства ГА.
18. Проблемы, решенные Аэрофлотом в связи с внедрением реактивной и турбовинтовой техники.
19. Роль и место вертолетов в авиатранспортной системе России.
20. Вклад А.Н.Туполева в создание техники для гражданской авиации.
21. Гражданские самолеты конструктора С.В.Ильюшина.
22. Творческий путь авиаконструктора О.К. Антонова.
23. Вклад авиаконструктора А.С.Яковлева в развитие самолетного и вертолетного парка ГА.
24. Сфера специального применения гражданской авиации в народном хозяйстве.
25. Слагаемые обеспечения безопасности и регулярности полетов.
26. Основные этапы решения проблемы управления воздушным движением.
27. Инфраструктура гражданской авиации, обеспечивающая культуру обслуживания пассажиров.
28. Международные воздушные сообщения Аэрофлот и его место в мировой авиатранспортной системе.
29. Проблема ГА СССР во второй половине 80-х годов.
30. Современное состояние гражданской авиации России.