

УДК: 629.7

К 100-ЛЕТИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ АВИАЦИИ И АВИАЦИОННОГО ОБРАЗОВАНИЯ В ИРКУТСКЕ

*Олег Николаевич Астраханцев,
orcid.org/0000-0002-9218-5385,
доктор исторических наук, доцент
Московский государственный технический университет
гражданской авиации (Иркутский филиал),
ул. Коммунаров, 3
Иркутск, 664047, Россия
onastra@mail.ru*

*Олег Анатольевич Горбачев,
orcid.org/0000-0002-6085-8661,
доктор технических наук, профессор
Московский государственный технический университет
гражданской авиации (Иркутский филиал),
ул. Коммунаров, 3
Иркутск, 664047, Россия
oa.gorbachev@mstuca.aero*

Аннотация. В статье освещаются вопросы, связанные с историей становления и развития отечественной гражданской авиации. В рамках данной темы рассматриваются основные моменты, связанные с развитием авиации и авиационного образования в Иркутске. Показаны социально-экономические и политические условия, в которых развивалась гражданская авиация, выделены основные этапы ее развития. Приводится информация об авиационных учебных заведениях, осуществляющих подготовку кадров для гражданской авиации.

Ключевые слова: гражданская авиация, воздушный флот, самолет, авиационная техника, Иркутск, авиационные кадры, пилот, воздушные линии.

TO THE 100TH ANNIVERSARY OF THE NATIONAL CIVIL AVIATION. THE PAGES OF AVIATION HISTORY AND AVIATION EDUCATION IN IRKUTSK

*Oleg N. Astrakhantsev,
orcid.org/0000-0002-9218-5385,
Doctor of Historical Sciences, Associate Professor
Moscow State Technical University
of Civil Aviation (Irkutsk Branch),
3, Kommunarov
Irkutsk, 664047, Russia
onastra@mail.ru*

*Oleg A. Gorbachev,
orcid.org/0000-0002-6085-8661,
Doctor of Technical Sciences, Professor
Moscow State Technical University
of Civil Aviation (Irkutsk Branch),
3, Kommunarov
Irkutsk, 664047, Russia
oa.gorbachev@mstuca.aero*

Abstract. The article highlights issues related to the history of the formation and development of the national civil aviation. The main points related to the development of aviation and aviation educations in Irkutsk are considered. The socio-economic and political conditions with the main stages of the national civil aviation development are shown. Information about aviation educational institutions training personnel for civil aviation is provided.

Keywords: civil aviation, air fleet, aircraft, aviation equipment, Irkutsk, aviation personnel, pilot, air lines.

9 февраля 2023 года отечественной гражданской авиации исполнилось 100 лет. За вековую историю своего существования гражданская авиация России прошла трудный, интересный и насыщенный разными событиями путь. Сегодня гражданская авиация является важным участником транспортной отрасли страны. Полёты уже давно стали привычным делом.

История Иркутска и Восточной Сибири неразрывно связана с воздухоплаванием и авиацией. В Иркутске родились такие известные авиационные конструкторы, как Николай Ильич Камов, Михаил Леонтьевич Миль, Яков Модестович Гаккель. Многие авиаторы – будущие Герои Советского Союза совершали свои первые полёты в небе Иркутска. В 1934 году иркутские лётчики участвовали в спасении экипажа парохода «Челюскин».

С 1930-х годов в Иркутске успешно работает авиационный завод. За годы своего существования завод серийно выпускал разные типы отечественных самолетов. Предприятие награждено орденами Ленина, Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени.

Еще раньше, в сентябре 1928 года, на базе ремонтных мастерских общества «Добролёт», в Иркутске был создан 403-й авиаремонтный завод гражданской авиации.

1 мая 1931 года приказом по Военно-Воздушным Силам Рабоче-Крестьянской Красной Армии в Иркутске была создана 4-я военная школа авиационных техников, ставшая впоследствии – Иркутским высшим военным авиационным инженерным имени ордена Красной Звезды училищем. За годы своего существования (с 1931 г. по 2009 г.) училище подготовило более 60 тысяч высококвалифицированных авиационных специалистов.

В 1930-е годы в Иркутске было создано Восточно-Сибирское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта. Сегодня оно является территориальным органом федерального органа исполнительной власти – Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) и осуществляет функции по оказанию государственных услуг по обеспечению работы воздушного транспорта (гражданской авиации) РФ на территории Иркутской области, Забайкальского края и республики Бурятия.

Первым начальником Восточно-Сибирского управления ГВФ был Александр Евгеньевич Голованов, ставший впоследствии главным маршалом авиации. В 2010 году в Иркутске на здании управления была установлена мемориальная доска в его честь.

В 1947 году в Иркутске была образована школа младших авиационных специалистов. В 1951 году она преобразована в Иркутское авиационно-техническое училище гражданского воздушного флота (ГВФ). За годы деятельности училище подготовило около 20 тыс. специалистов для гражданской авиации. В 1967 году в Иркутске был открыт Иркутский филиал Киевского ордена трудового Красного Знамени института гражданской авиации. В 1993 году он получил новое название – Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации (ИФ МГТУ ГА). В 2015 году произошло слияние двух учебных заведений. В 2017 году в состав Иркутского филиала МГТУ ГА вошел ФГБОУ Восточно-Сибирский Учебно-Тренировочный Центр Гражданской Авиации (ВС УТЦ). Сегодня Иркутский филиал МГТУ ГА – многопрофильный авиационный центр. Он в полном объёме осуществляет функции Университета в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах. Здесь сосредоточены все виды подготовки авиационных специалистов: от авиационных техников, подготовленных по программам среднего профессионального образования, до инженеров, обучающихся по программам специалитета высшего образования. Также филиал проводит курсы повышения квалификации и переподготовки работников авиапредприятий, расположенных на всей территории нашей страны.

Это далеко не всё, что связывает наш город с историей отечественной авиации. В данной статье мы предлагаем совершить небольшой экскурс в историю гражданской авиации России и в его рамках показать вклад г. Иркутска и иркутян в ее развитие.

9 февраля 1923 года Совет Труда и Оборона СССР принял постановление об организации при Главном управлении воздушного флота Совета по гражданской авиации. С тех пор, 9 февраля официально считается днем рождения отечественной гражданской авиации. На созданный Совет возлагались функции руководства и управления всеми сторонами деятельности гражданской авиации СССР. В состав Совета вошли представители заинтересованных организаций и ведомств, а именно – главного воздушного флота (Главвоздухфлота), Высшего Совета Народного Хозяйства (ВСНХ), Народного Комиссариата иностранных дел, Народного Комиссариата торговли, Народного комиссариата путей сообщения, Народного Комиссариата почты и телеграфов. Председатель Совета назначался решением Совета Труда и Оборона СССР [История гражданской..., 1983, с. 34].

17 марта 1923 года по инициативе ряда хозяйственных и культурных организаций и учреждений РСФСР было создано первое в Советском Союзе авиатранспортное предприятие – Российское общество добровольного воздушного флота «Добролет». Председателем правления общества стал

А.М. Краснощеков, членами правления – И.В. Дзевяловский, И.Н. Смирнов, М.Ф. Синюшкин.

В уставе общества, утвержденном Советом Народных Комиссаров (СНК) СССР, указывалось, что общество учреждается «для развития Гражданского воздушного флота в пределах СССР путем организации воздушных линий для перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотосъемки и иных отраслей применения воздушного флота на основе отечественной авиапромышленности» [Там же, с. 36].

8 марта 1923 года была создана общесоюзная организация – «Общество друзей воздушного флота» (ОДВФ), призванная направить усилия граждан, и особенно молодежи, на развитие советского воздушного флота. В марте того же года в Москве состоялось организационное собрание Общества друзей воздушного флота. На собрании был избран Центральный совет Общества во главе с А. И. Рыковым и Президиум, куда вошли М. В. Фрунзе, Ф. Э. Дзержинский, Н. И. Подвойский, В. А. Антонов-Овсеенко, С. С. Каменев и другие видные партийные и государственные деятели, авиационные специалисты [Государственный архив..., б.г.].

Филиалы ОДВФ создавались по всей стране. Ячейки общества образовывались в городах и селах, на фабриках и заводах, в образовательных учреждениях, воинских частях и т.п. Гражданский воздушный флот молодой Советской республики создавался всем народом страны. «В сентябре того же года, на 1-м Всероссийском совещании ОДВФ были подведены результаты деятельности общества: оно объединяло в своих рядах 106 830 человек; на постройку самолетов было собрано 840 156 руб., что позволило заказать 12 аэропланов для эскадрильи Воздухофлота и наметить программу постройки боевых машин. Через год в системе ОДВФ функционировало 10 авиакурсов, 98 авиабиблиотек, 211 спортивных кружков, 400 авиауголков и 9 аэроклубов» [Кузин, 2004].

Общество довольно быстро обрело популярность по всей стране. «В Иркутске на страницах газеты "Власть труда" была развернута агитационная кампания, направленная на создание в городе воздушного флота. К середине 1923 года Иркутская организация насчитывала уже 1243 рабочих и служащих и имела на счету около 200 тыс. рублей. Причем первым коллективным членом организации стал коллектив редакции газеты "Власть труда". В сентябре 1923 года по инициативе Сибревкома ОДВФ в Иркутской области была проведена неделя Воздушного Флота, а выпуск газеты "Власть труда" от 9 сентября был полностью посвящен Красному Воздушному Флоту, теории и практике летного дела» [Цит. по: Астраханцев, 2019].

Бюро Сибирского отделения «Добролета» было организовано в апреле 1923 года¹. Решение о создании отделения «Добролета» – «Сибдобролета» было принято на совещании представителей сибирских хозяйственных и общественных организаций в начале мая 1923 года². Летом 1923 года бюро

¹ ГАНО. Ф. 1186. Оп. 1. Д. 3. Л. 9.

² Там же. Л. 1.

учредителей на собранные средства приобрело 2 самолета «Юнкерс», которые поступили в распоряжение Сибревкома и использовались для агитационных полетов.

Сибирское отделение ОДВФ – Сиблет – было организовано 6 апреля 1923 года. Целями деятельности общества являлись внедрение идей авиационной культуры в широкие трудящиеся массы, вовлечение их в дело добровольной помощи и содействия развитию мощного военного и гражданского Красного воздушного флота СССР. Сибирское отделение ОДВФ подчинялось непосредственно ОДВФ РСФСР и в своей деятельности руководствовалось Уставом, утвержденным 18 декабря 1924 года Президиумом ОДВФ РСФСР.

Согласно этого устава, структура сибирских организаций ОДВФ строилась на принципе последовательной подчиненности друг другу. СибОДВФ было органом, объединяющим и руководящим в отношении губернских (позже областных) отделов – гублетов. Гублеты же в свою очередь стояли над уездными (районными) отделами – улетами. Далее в порядке подчиненности шли городские, фабрично-заводские ячейки и т. д.

Ячейки ОДВФ организовывались также в различных учреждениях, воинских частях, кооперативах и других организациях. Высшее руководство принадлежало съездам делегатов губернских, уездных и т. д. организаций, в ячейках – общим собраниям.

Весной 1925 года в штатах Сиблета числились: секретарь Сиблета, бухгалтер, счетовод, зав. организационно-инструкторской частью, информатор-статистик и машинистка. Штаты гублетов состояли из трех сотрудников: секретаря (он же казначей), инструктора-организатора и счетовода. Штаты уездных (районных) отделов были представлены одним секретарем. Бюро ячеек не имели своего технического аппарата, пользуясь в своей работе аппаратами волисполкомов, фабзавкомов, месткомов и т. п. При этом штаты организаций не были заполнены.

Связь Сиблетов с центральными правлениями ОДВФ осуществлялась путем письменной переписки и была достаточно тесной, как и связь Сиблета с гублетами. Слабее была налажена связь с улетами и еще хуже – связь улотов с низовыми ячейками, так как улеты не могли руководить в достаточной мере многочисленными ячейками. Практически эта работа сводилась к учету и сбору средств.

Съезд делегатов организаций был проведен в ноябре 1924 года. На нем было принято решение о необходимости созывать съезды 2 раза в год, так как они были настоящей формой связи организаций между собой. Также было принято решение о руководстве крупных ячеек более мелкими.

Отсутствие квалифицированных кадров, а также финансирования на содержание аппарата добровольных организаций не давало возможности развернуть их работу должным образом. Фактически активная работа велась в крупных организациях уровня губернии (области), района и города. На местах велась пропаганда лишь через литературу и плакаты, но так как они были платными, то практически не раскупались и возвращались назад приславшим

их организациям. Часто членство в ячейках (организациях) сводилось лишь к уплате членских взносов, реальная же работа, направленная на развитие воздушного флота, не проводилась или проводилась формально, так сказать, для отчетности. Но при этом число членов общества неуклонно росло. «Число членов по Омскому Губернскому Обществу друзей Воздушного Флота на 1.06.1925 года – 24 040 человек»³.

По образцу ОДВФ была создана еще одна организация – Общество друзей химической обороны и химической промышленности (или сокращенно – Доброхим). 3 июня 1924 года при Сибревкоме группой работников партийных, профсоюзных, советских и военных областных и губернских организаций было организовано «Сибирское общество друзей химической обороны и добровольной химической промышленности» – Сибдоброхим, подчиненное всероссийскому обществу Доброхим.

13 марта 1925 года ОДВФ объединилось с Доброхимом в единое Общество друзей авиационной обороны и промышленности СССР (Авиахим). Работа по ликвидации отдельных организаций ОДВФ и Доброхима и созданию Авиахима в Сибири, как было отмечено на заседании бюро президиумов Авиахима СССР и РСФСР 20 октября 1925 года, затянулась. Указано было и на запутанность их денежных расчетов с центральными органами Авиахима и материальных взаимоотношений с третьими лицами⁴.

Задачей общества Авиахим являлось содействие росту и развитию авиационной и химической промышленности и обороне СССР. Для ее решения Авиахим привлекал к своей работе широкие массы трудового населения, мобилизовывал все общественные силы, организуя лаборатории, научно-исследовательские экспедиции, воздушные линии и перелеты, авиахимклубы и уголки, планерные состязания и др. В целях агитации и вовлечения населения в работу Авиахима издавались местные периодические органы и два центральных журнала «Самолет» и «Доброхим».

К середине 1925 года Авиахимом было издано до 4 млн экземпляров книг и брошюр, 200 тыс. плакатов и демонстраций. Уже в первый год существования в Авиахиме было 30 тыс. ячеек (объединявших 3 млн человек), 5281 авиатехнических курсов. В 1926 году воздушный флот получил 159 самолетов, построенных на средства Авиахима [Самойлов, 1985]. Стремительно росло количество членов общества. Одним из наиболее интересных способов привлечения населения к помощи в создании и развитии отечественной авиации были агит-полеты. Как это происходило в Сибири, можно узнать из сохранившихся архивных документов – отчетов, статей и т. д., например, отчет Сибавиахима за август 1925 года: «...в 3 часа дня произведены агит-полеты для крестьян. Получили воздушное крещение 3 женщины, 1 киргиз и 5 крестьян. Настроение крестьян было сильно повышенное. За 23 августа в общество записалось 85 крестьян, распродано акций Добролета на 200 рублей»⁵. Еще

³ ГАНО. Ф. 1186. Оп. 1. Д. 38. Л. 3.

⁴ Там же. Д. 185. Л. 121.

⁵ ГАНО. Ф. 1186. Оп. 1. Д. 138. Л. 19.

один пример – агит-полет аэроплана Ново-Николаевского Губернского ОДВФ в Каргат: «Снег, ветер летчику в лицо. Но тверды уверенные руки, и стройный "Сопвич" (система летательного аппарата, 120 л/с, скорость 145 верст/час. – прим. авт.) мощно режет воздух. 1 час 20 минут и самолет перелетел из Ново-Николаевска в Каргат. Сельчане поднаперли так, что милиция едва сдерживала пыл. Опасно – поломают самолет. Крестьянину первое дело – товар пощупать. 31 марта аэропорт перелетел в Канск. Летел быстрее ветра 1 час 3 минуты... и там летело 10 человек»⁶.

Мы можем представить себе, что испытывали крестьяне из деревень, когда впервые в жизни оказывались на борту самолета: «...при перелете в Барабинск на борт самолета был взят один человек (после полета его спросили о впечатлении от полета. – прим. авт.) ...сверху город как коробка спичек, а деревня наша как куча навозу в поле (он же по поводу полетов женщин на самолете. – прим. авт.) ...нонче бабе равноправие и в воздухе»⁷. Многие крестьяне, совершившие полет на самолете, просили потом выдать им какое-нибудь удостоверение, чтобы в деревне им поверили, что они летали⁸. Самолет в то время был еще в диковинку.

Постепенно отечественная авиационная промышленность увеличивала выпуск самолетов. «В 1923 году их было изготовлено около 150, а в 1924 году – 200» [Цит. по: История гражданской..., 1983, с. 41]. Знаменательным в истории советской авиации был 1925 год, когда страна отказалась от приобретения иностранных самолетов. Возросшие возможности авиапромышленности позволили начать замену иностранных самолетов отечественными. Значительное количество самолетов для гражданской авиации было построено в 1920-е годы на средства трудящихся страны.

В первые годы становления гражданского воздушного флота основным источником его пополнения специалистами различных категорий была военная авиация. Порядок подготовки и укомплектования ими гражданской авиации определялся специальной инструкцией от 25 октября 1923 года. Для отбора в гражданскую авиацию кандидатов из числа военных летчиков создавались приемные комиссии. На должность пилота допускались военные летчики в возрасте от 21 года до 40 лет, которые соответствовали установленным требованиям по физическому состоянию, обладали высокими морально-политическими качествами и имели не менее 300 часов налета на самолете. Кроме этого, они должны были на «отлично» знать материальную часть самолета, теорию полета и иметь опыт перелетов на дальние дистанции (не менее 100-200 км) [История гражданской..., 1983, с. 44].

Кандидаты, соответствующие указанным требованиям, направлялись на курсы обучения, организованные обществами воздушных сообщений. На этих курсах летчики совершенствовали свою теоретическую подготовку и выполняли практические полеты, как правило, на почтово-пассажирских

⁶ Там же. Д. 162. Л. 12., Л. 13.

⁷ Там же. Л. 13.

⁸ Там же.

самолетах в объеме 30-40 часов. По окончании обучения, лица, успешно выдержавшие экзаменационные испытания, получали свидетельство пилотов и допускались к полетам на воздушные линии гражданской авиации. Пилотские свидетельства различались по категориям. Свидетельство 1-го класса давало право на выполнение полетов с пассажирами и грузом, свидетельство 2-го класса – на выполнение полетов без пассажиров, а также полетов в спортивных и агитационных целях [Там же, с. 44].

В 1920-е годы многие военные летчики стали пилотами гражданской авиации. Среди них – А.Д. Алексеев, М.В. Водопьянов, И.В. Доронин, Я.Н. Моисеев, М.Т. Слепнев и многие другие.

В гражданскую авиацию поступало пополнение и из учебных заведений. Кадры для гражданской авиации готовились в Московском высшем техническом училище имени Н.Э. Баумана. Инженеров для гражданской авиации выпускал и факультет воздушных сообщений Ленинградского института инженеров путей сообщения. Авиационных инженеров готовили также в Киевском политехническом, Харьковском технологическом и в других институтах. Делу подготовки авиационных кадров для гражданской авиации во многом способствовали аэроклубы, авиамодельные и планерные кружки.

15 февраля 1929 года Совет Труда и Оборона СССР утвердил первый пятилетний план развития гражданского воздушного флота, который предусматривал увеличение протяженности воздушной сети СССР, а также переход полностью на эксплуатацию отечественной авиационной техники. В мае 1929 года эти основные задачи были утверждены на V Всесоюзном съезде Советов, на котором был принят первый пятилетний план развития народного хозяйства. Предполагалось, что авиация должна была развиваться высокими темпами, так как огромные территории нашей страны и слабо развитая сеть наземных коммуникаций диктовали необходимость первоочередного развития воздушных сообщений.

В середине 1920-х годов началось активное строительство аэродромов, посадочных площадок, ангаров и других наземных сооружений для воздушного транспорта. Решение этой задачи осуществлялось на основе постановления Совета Труда и Оборона от 28 октября 1923 года, в соответствии с которым в непосредственной близости к городам и другим населенным пунктам, входившим в утвержденную Советским правительством сеть воздушных линий, отводились земельные участки для строительства аэродромов.

Первый аэродром Иркутска вырос из небольшой площадки на левом берегу Ангары, которую всего за несколько дней жители пригородных деревень Боково и Жилкино выровняли и установили на ней указательные знаки. Первым начальником иркутского аэропорта был назначен известный иркутский лётчик Александр Вениаминович Попов.

5 июня 1925 года на новом аэродроме приземлился первый самолёт. Это был Ю-13 «Промбанк», который приобрели в Германии на собранные в Иркутской губернии средства, а через несколько дней на станцию Иркутск прибыли ещё пять самолётов. Это произошло накануне грандиозного события – перелёта российских лётчиков по маршруту Москва – Пекин. Курс перелёта

был проложен с остановками в нескольких городах и в том числе в Иркутске, Верхнеудинске (Улан-Удэ), Урге (Улан-Баторе). Весь Иркутск встречал участников перелёта на своей земле. Этот необыкновенный день в жизни иркутян 24 июня 1925 года и принято считать началом истории иркутского аэропорта, днём его рождения [Международный аэропорт..., б.г.]. На аэростанцию в Боково садились зарубежные самолёты из Японии, Франции, Дании, Германии и Польши.

Первое время аэродром закрывали на зимний период. И город погружался в относительное затишье. Но когда самолёты были поставлены на лыжное шасси, стали поддерживаться регулярные авиалинии.

Развитие авиации в городе продолжилось с появлением гидроаэропорта. Работники иркутской аэростанции во главе со своим руководителем А. Поповым обустроили водный аэродром на Ангаре, в районе Знаменского монастыря. Это единственное место на реке с прямым руслом было удобно для взлёта самолётов. Воздушной гаванью служил широкий и ровный участок, выходящий с одной стороны к Знаменскому монастырю, с другой – на Мяснорядскую улицу (в настоящее время это улица З. Франк-Каменецкого). Служебные помещения штаба «Добролёта» размещались в трёх деревянных домах в начале улицы Мяснорядской. Через шесть лет помещения гидропорта переместились в здание бывшей Знаменской церкви. С куполов церкви были сняты кресты, над колокольной помещён ветроуказатель.

15 июля 1923 года открылась первая в нашей стране регулярная линия Москва – Нижний Новгород. Первый рейс на этой линии выполнил летчик Я.М. Моисеев. В октябре 1923 года был утвержден ориентировочный трехлетний план развития воздушных линий в СССР. Планировалось открытие воздушных линий общей протяженности более 6 тысяч км. В том числе в Сибири и на Дальнем Востоке. В те же годы была подготовлена крупнейшая Транссибирская воздушная магистраль по маршруту: Москва – Казань – Свердловск – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск. Протяженность маршрута составила 4565 км. С 1 августа 1928 года начались регулярные полеты гидросамолетов по маршруту Иркутск – Якутск. Это была очень сложная трасса протяженностью 2706 км [История гражданской..., 1983, с. 47-48].

Открывались и международные воздушные линии. В 1926 году была открыта трасса Верхнеудинск (Улан-Удэ) – Урга (Улан-Батор). В 1928 году в Иркутске было создано Управление Сибирских воздушных линий с подчинением ему международной Бурят-Монгольской линии и Якутской воздушной линии. В положении о создании Управления указывалось, что оно создается в целях объединения всех работ по применению гражданской авиации в различных областях социалистического строительства на территории Сибирского края, Дальнего Востока, Якутской и Бурят-Монгольской автономных республик и увязки этих работ с общесоюзными заданиями. Таким образом, с 1928 года Иркутск становится центром авиационного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке [Журавлев, 1998, с. 4].

В июне 1928 года начались регулярные рейсы в направлении северных территорий. И уже в августе состоялось открытие самой протяжённой в стране гидролинии Иркутск – Якутск, которая составила 2 706 километров. На Якутской линии было более десяти промежуточных аэропортов.

В летний период самолёты ставили на поплавки, и они стартовали с воды. В ту пору ни в Якутии, ни в Усть-Куте, ни в других пунктах, отрезанных от большой земли, не было не только аэродромов, но даже площадок, пригодных для посадки самолёта. И только могучая сибирская река Лена могла принять на свою прозрачную поверхность лодки-самолёты.

На самолёте Ю-13 «Моссовет» лётчиком Демченко был выполнен первый почтово-пассажирский рейс Иркутск – Бодайбо с остановками на реке вблизи крупных посёлков.

Условия перелётов на поплавковых гидросамолётах были очень сложными. Водораздел между Ангарой и Леной составлял 243 километра, двигатели были слабыми, кабины открытыми, бензина едва хватало на такое расстояние. Каждый рейс экипажа был рискованным и приравнялся к подвигу. Отважными пилотами-первопроходцами на гидролиниях Иркутск – Якутск и Иркутск – Бодайбо были В. Л. Галышев, Д. Н. Тарасов, У. К. Бергстрем, И. В. Доронин, М. Т. Слепнёв, О. А. Кальвица, А. С. Демченко [Воздушная гавань..., б.г.].

Кроме перевозки пассажиров и грузов, авиация занималась аэрофотосъёмкой, что имело особое значение для составления и обновления планов и карт. Проводились эксперименты по применению авиации в сельском хозяйстве для борьбы с вредителями лесов и полей. Авиация активно применялась для исследований Арктики. В целом она становилась важнейшей отраслью народного хозяйства страны.

Страна «заболела» авиацией. Особый восторг у граждан СССР вызывали дальние перелёты. Всей стране стали известны имена лётчиков – Б.К. Веллинга, М.М. Громова, С.А. Шестакова и многих других.

В 1930-е годы авиация продолжала бурно развиваться. 29 октября 1930 года было образовано Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота (ВО ГВФ). Оно заменило собой существовавшие акционерные общества типа «Добролет» и занималось организацией и эксплуатацией воздушных линий, планированием, регулированием и руководством деятельностью гражданской авиации. В 1932 году вместо ВО ГВФ было образовано Главное управление ГВФ при Совете Народных комиссаров СССР, на которое возлагалось регулирование всей деятельности гражданской авиации страны. В том же году был утвержден первый Воздушный кодекс СССР. Он являлся главным документом советского воздушного законодательства. Вообще в тот период в ГВФ осуществлялся целый комплекс мероприятий, направленных на улучшение деятельности воздушного флота. В 1932 году вводилось в действие Положение о категорировании личного состава ГВФ, вводилась форменная одежда и знаки различия для работников воздушного флота, введен в действие «Дисциплинарный устав ГВФ СССР», а также Положение об аттестации состава ГВФ.

В годы первых пятилеток, в соответствии с политикой индустриализации страны, была создана мощнейшая авиационная промышленность. Гражданская авиация стала оснащаться самолетами отечественного производства, созданными советскими авиационными конструкторами – А.Н. Туполевым, К.А. Калинин, Н.Н. Поликарповым, А.С. Яковлевым, В.Б. Шавровым и др.

С ростом масштабов и темпов развития ГВФ потребовалось развернуть сеть учебных заведений, осуществлявших подготовку квалифицированных авиационных кадров. В середине 1930-х годов специалистов с высшим образованием для Аэрофлота готовили Московский дирижаблестроительный институт и Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота. «Постановлением Совета Народных Комиссаров от 25 августа 1933 года на базе авиационного факультета Киевского машиностроительного института был организован Киевский институт инженеров ГВФ» [История гражданской..., 1983, с. 71].

Для своевременной подготовки летного состава, подготовки и повышения квалификации авиаработников 10 октября 1934 года в Иркутске был создан учебно-тренировочный отряд (УТО).

В 1930-е годы в Иркутске началось строительство сухопутного аэропорта в районе Красных казарм. Основные авиаперевозки были переведены на новый аэродром, где и по сей день находится аэропорт. Открылась первая почтовая авиалиния Москва – Иркутск, на участке которой стали выполняться полёты до Красноярска, следом за ней – крупнейшая в мире авиамагистраль Москва – Владивосток и линия Иркутск – Могоча.

Иркутские авиаторы принимали участие в спасении челюскинцев. 13 февраля 1934 года в Чукотском море сильным сжатием льда пробило борт подводной части парохода «Челюскин». В машинное отделение хлынул поток воды вместе со льдом. Люди высадились на льдину, дрейфующую в Чукотском море, в 80 км от Берингова пролива. Пароход «Челюскин» вскоре затонул. Полярникам удалось спастись, а также они смогли спасти запасы продовольствия, одежды, топливо и имущество экспедиции. Был организован ледовый лагерь – «Лагерь Шмидта». В числе оказавшихся в ледовом плену были женщины и дети.

Узнав о случившемся, Правительство советской республики приняло решение об эвакуации людей на материк. Для их спасения были высланы самолеты. Челюскинцы были спасены. Это была беспрецедентная спасательная операция, продемонстрировавшая возможности авиации. 16 апреля 1934 года в стране было учреждено звание Героя Советского Союза.

Первыми этого звания удостоились семь лётчиков-участников спасательной операции – А.В. Ляпидевский, С.А. Леваневский, В.С. Молоков, Н.П. Каманин, М.Т. Слепнёв, В.М. Водопьянов, И.В. Доронин. Шесть летчиков из семи являлись пилотами гражданской авиации.

Двое из семи героев были связаны с Иркутском. Маврикий Трофимович Слепнёв с 1930 года летал на воздушной линии Иркутск – Якутск. Иван Васильевич Доронин был командиром транспортного самолёта на линии Иркутск – Якутск – Бодайбо.

19 мая 1934 года Совет Народных Комиссаров принял Постановление «О реорганизации органов управления гражданского флота», согласно которому были образованы 12 территориальных управлений, включая Восточно-Сибирское. Территориальные управления как основные организационные и производственные звенья гражданского воздушного флота должны были осуществлять руководство всех видов гражданской авиации на обслуживаемой ими территории, наделялись правами и обязанностями по всем вопросам руководства подчиненными подразделениями и службами.

Начальником Восточно-Сибирского управления стал Александр Евгеньевич Голованов. Именно он является создателем советской авиации дальнего действия (АДД). Голованов принял хозяйство в незавидном состоянии: за долги были арестованы счета в банке, в здании управления было отключено водоснабжение, телефоны, электричество. Несмотря на трудности, новый начальник энергично взялся за дело. Рабочий день Александр Евгеньевич начинал в шесть часов утра в аэропорту, присутствуя на построении летного состава, утрясая на месте неувязки с вылетами самолетов, вникая в детали подготовки экипажей, состояния аэродромов на трассах, наличия загрузки. Затем начальник управления уезжал в гидроаэропорт, который располагался на Ангаре, рядом со Знаменским монастырем. Во второй половине дня работал в управлении до позднего вечера. К тому же за сравнительно короткое время Голованов успешно освоил пилотирование нескольких типов самолетов и часто летал в качестве линейного пилота на трассе Иркутск – Якутск. Все это время Александр Евгеньевич жил на улице Горького, 36, в обычной коммунальной квартире. За 1935 год Восточно-Сибирское управление ГВФ выполнило производственный план по всем показателям, обеспечило безопасность полетов и вышло на первое место по Аэрофлоту. На трассы впервые в Советском Союзе вышли отечественные самолеты АнТ-7, рассчитанные на перевозку 7 пассажиров и 500 кг груза. Кроме руководства большими воздушными линиями, на Голованова были возложены обязанности по развитию так называемой исполкомовской авиации. Были сформированы летные отряды особого назначения, которые перевозили рабочих-старателей, геологов, доставляли грузы в труднодоступные таежные поселки [Голованов Александр..., 2008].

К 1940 году в Восточно-Сибирское территориальное управление ГВФ входило 7 воздушных линий союзного и 14 местного значения.

В связи с ростом объема воздушных перевозок и необходимостью повышения их регулярности появилась потребность в осуществлении массовых полетов в сложных метеорологических условиях и в ночное время. Для решения этих проблем в 1930 году был создан Научно-исследовательский институт связи и светотехники гражданского воздушного флота, в задачу которого входили разработка, испытание и внедрение необходимых радионавигационных и светотехнических средств.

Повышение регулярности и безопасности полетов в значительной мере зависело от четкой работы метеорологической службы. По мере развития воздушных сообщений расширялась и сеть метеостанций.

В 1930-е годы на отечественных самолетах были совершены выдающиеся полеты и перелеты, установлены множество авиационных рекордов. Среди них: 22 июля 1936 года, перелет экипажа в составе В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова, А.В. Белякова на самолете АНТ-25 по маршруту: Москва – Земля Франца Иосифа – Северная Земля – бухта Тикси – Петропавловск-Камчатский – остров Удд (расстояние 9 374 км) за 56 часов 20 минут (всем членам экипажа было присвоено звание Героя Советского Союза); 18-20 июня 1937 года, перелет этого же экипажа на этом же самолете по маршруту Москва – Ванкувер, штат Вашингтон, США. Протяжённость перелёта составила 8504 километра. А уже 12 июля 1937 года экипаж в составе М.М. Громова, А.Б. Юмашева, С.А. Данилина установил новый мировой рекорд дальности полета – 11 500 км, пролетев это расстояние на самолете АНТ-25 по маршруту Москва – Северный полюс – Сан-Джасинто (Калифорния, США) за 62 часа 17 минут.

Успехи гражданского воздушного флота действительно впечатляли. К 1940 году в стране было построено 150 аэропортов. К лету 1941 года протяженность воздушных трасс составила более 146 тысяч км. Росла сеть учебных заведений ГВФ. Были открыты Сасовское, Краснокутское и Бугурусланское летные училища.

Дальнейшему поступательному развитию гражданского воздушного флота помешала война. 22 июня 1941 года фашистская Германия напала на СССР. Началась Великая Отечественная война. В связи с этим новые сложные задачи встали перед гражданской авиацией. Аэрофлот перешел в подчинение Народному Комиссариату обороны. Было сформировано несколько авиационных групп гражданского воздушного флота особого назначения и авиационные отряды для обеспечения частей Военно-Морского флота. Личный состав авиагрупп считался призванным в Красную Армию.

В сложной обстановке аэрофлот быстро перестроился на военный лад. Значительная часть пилотов, штурманов, техников и других специалистов была передана в военно-воздушные силы РККА, в частности в бомбардировочную авиацию, которую возглавил бывший начальник Восточно-Сибирского территориального управления ГВФ – А.Е. Голованов.

Вся деятельность гражданской авиации была подчинена фронту. В Иркутской области строились новые и реконструировались действующие аэродромы. Воздушные «извозчики», так называли лётчиков в тылу, доставляли оборудование, топливо, продовольствие, ценные металлы, которые после переплавки направлялись на производство боевой техники для Красной Армии. Лётчики Иркутска участвовали в перегонке по ленд-лизу на трассе Аляска (Фэрбенкс) – Красноярск американских самолётов на фронт. Иркутские трудящиеся, специалисты воздушного флота в суровых сибирских условиях своим самоотверженным трудом каждый день в течение долгих четырёх лет помогали стране приблизить час победы.

Созданный еще в 1934 году для совершенствования профессиональной подготовки лётно-подъемного состава УТО, в годы войны превратился в учебный комбинат по подготовке авиационных кадров для фронта. В нем готовились пилоты, стрелки-радисты, бортмеханики. Всего было подготовлено

и убыло на фронт более 2 тысяч авиационных специалистов [Журавлев, 1998, с. 6].

На фронте храбро сражались иркутские авиаторы: М.С. Скрыльников, Г.С. Бенкунский, Ф.А. Соловьёв, В.В. Васильев, В.В. Попов и другие. Двенадцать пилотов стали Героями Советского Союза. П.Д. Егорову позже было присвоено звание Героя Российской Федерации.

После войны началось восстановление народного хозяйства страны. В 1946 году гражданский воздушный флот перестроился на работу в мирных условиях. Завершающим этапом перехода на мирный лад стало расформирование в сентябре 1946 года всех предприятий, полков и дивизий ГВФ, входивших в годы войны в состав военно-воздушных сил. Летно-технический состав, а также самолетный парк были переданы территориальным управлениям ГВФ. В кратчайший срок была полностью восстановлена довоенная сеть воздушных линий. Началось открытие новых направлений. Возобновились регулярные пассажирские перелёты, в том числе по маршруту Иркутск – Бодайбо – Якутск, Иркутск – Москва.

Продолжилось и оснащение аэрофлота новой авиационной техникой. Поступил в эксплуатацию самолет Ил-12, позднее Ил-14, а также Ан-2, Як-12 и др. Удельный вес поступавших в аэрофлот самолетов новых типов постоянно увеличивался. Если в конце 1947 года он составлял немногим более 24 % самолетного парка, то в конце 1948 года достиг 40 % при общем увеличении количества тяжелых самолетов на 29 % [История гражданской..., 1983, с. 158].

Развитие сети воздушных линий, увеличение парка авиационной техники и новые задачи, стоящие перед ГВФ, требовали новых квалифицированных кадров. В стране постепенно росло количество авиационных учебных заведений.

27 июня 1947 года было принято Постановление Совета Министров СССР № 2243-661с. «О реорганизации учебных заведений ГУ ГВФ при Совете Министров СССР», в котором предлагалось реорганизовать Егорьевскую школу пилотов первоначального обучения ГВФ в Егорьевское авиационное техническое училище ГВФ по подготовке авиационных техников; открыть Троицкое авиационное техническое училище по подготовке техников со сроком обучения 2 года 6 месяцев; Арзамасскую, Актюбинскую, Сыр-Дарьинскую, Курганскую и Иркутскую школы младших авиационных специалистов ГВФ для подготовки механиков и радистов с одногодичным сроком обучения. В Постановлении предписывалось передать Главному управлению ГВФ для организации Троицкого авиационного технического училища помещения военных городков (3 казармы, 3 классных помещения, административный корпус, помещение клуба, 11 жилых домов, 13 складских помещения и т.д., всего 42 здания), находящиеся ранее в ведении Министерства Обороны СССР. К сожалению, ничего подобного Иркутская школа авиационных механиков не получила. Школа формировалась на базе ранее указанного УТО Восточно-Сибирского управления ГВФ. В Постановлении также указывалось о введении в летных и технических училищах ГВФ военного обучения, в связи с чем учащиеся освобождались от призыва в Советскую Армию, кроме того, они

обеспечивались бесплатным питанием и форменным обмундированием [Журавлев, 1998, с. 8].

Так начиналась история Иркутского авиационного технического училища. Первым его начальником стал Виктор Алексеевич Иванов. 1 ноября 1947 года, после состоявшегося первого набора курсантов в составе 134 человек, начался первый учебный год училища. Конечно, было немало трудностей в первый период его деятельности. Не было необходимых помещений, не хватало материально-технических средств, учебной литературы и пособий. Не хватало кадрового состава. В те годы на должности преподавательского и командно-начальствующего состава назначались лица, не всегда соответствующие установленным требованиям, например, по уровню образования, должной квалификации и т.п. Но это были люди, прошедшие войну. Среди них назначенный на должность командира учебной роты Лев Архипович Кукуев.

В 1941 году Лев Архипович закончил среднюю школу № 9 г. Иркутска. Как и другие выпускники он, наверное, строил планы на будущее, о чем-то мечтал... Но началась война, и уже в июле 1941 года Кукуев (как имеющий среднее образование) был отправлен в военное училище (ускоренный выпуск). В 1942 году он попадает на фронт и назначается командиром саперного взвода. Лев Архипович прошел всю войну – битва под Москвой, Брянск, Орел, Сталинград, Варшава, Берлин – таков его боевой путь, а о его боевых заслугах говорят боевые награды – Орден Боевого Красного Знамени, Орден Отечественной войны (I степени), Орден Отечественной войны (II степени), Орден Красной Звезды. В 1947 году майор Кукуев был демобилизован и вернулся в Иркутск. В Иркутском авиационном техническом училище он проработал 10 лет. В это же время он занялся литературной деятельностью. В 1958 году Лев Архипович был принят в члены Союза писателей СССР. В период с 1968 по 1971 гг. был членом Правления Союза писателей РСФСР, занимал должности директора Восточно-Сибирского книжного издательства, руководителя Иркутской писательской организации, ответственного секретаря Иркутской писательской организации.

Лев Архипович – автор романов «Живые и мёртвые» (не путать с романом К. Симонова, роман Кукуева вышел на 2 года раньше, совпали названия), «Море в ладонях», «Эстафета», военных воспоминаний «Полевая сумка», сказок, рассказов и повестей для детей [Война прошла..., б.г.]. Вот такие люди работали в училище.

В первой половине 1954 года принимается решение о создании в конструкторском бюро, возглавляемом А.Н. Туполевым, первого пассажирского реактивного самолета – Ту-104. Самолет предназначался для эксплуатации на магистральных воздушных линиях.

С этого же года для авиации Восточной Сибири начинался новый этап ее истории. 30 декабря 1954 года аэропорт Иркутск получил статус международного и начал обслуживать рейсы в Монголию и Китай. На аэродроме была построена первая в Восточной Сибири бетонная взлётно-посадочная полоса, благодаря которой иркутский аэропорт мог одним из

первых аэропортов в СССР принимать реактивные самолёты Ту-104, а позже Ту-134 и Ту-154. 15 сентября 1956 года самолет Ту-104 совершил первый регулярный рейс с пассажирами по маршруту Москва – Иркутск.

Стремительное развитие авиационной техники, рост пассажирских и грузовых перевозок, выполняемых гражданской авиацией, требовал квалифицированных кадров. 26 мая 1954 года было принято решение о начале подготовки инженеров гражданской авиации в г. Иркутске (основание: приказ начальника Киевского института гражданского воздушного флота № 48 /л от 26.05.1954 г.). В Иркутске был создан учебно-консультационный центр.

Активный выход СССР на международную арену во второй половине 1950-х годов, рост научных, торговых и культурных связей нашей страны обусловили необходимость развития международных воздушных сообщений аэрофлота со странами Западной Европы, Азии и Африки. Советская гражданская авиация, освоившая новую реактивную технику, была способна решить такую задачу. В этот период были заключены межправительственные соглашения о воздушных сообщениях Советского союза с Норвегией, Швецией, Данией, ГДР, Францией, Великобританией, Бельгией, Монголией, Афганистаном и рядом других стран. В 1956 году на самолетах марки Ту-104 были выполнены рейсы с пассажирами по международным линиям: Москва – Прага, Москва – Ташкент – Дели и др. В сентябре 1957 года был совершен первый в истории реактивной авиации межконтинентальный рейс из СССР в США [История гражданской..., 1983, с. 207].

В 1960-х годах в Киевском институте инженеров гражданской авиации началось обучение студентов из развивающихся стран Азии и Африки. С каждым годом число иностранных студентов увеличивалось. В институте обучались студенты из 30 стран мира.

1 сентября 1960 года в Иркутском авиационном техническом училище (ИАТУ) началась подготовка курсантов, прибывших из Монгольской Народной Республики (МНР), будущих авиационных специалистов монгольской авиации. Первая группа курсантов, прибывших в Иркутск, состояла из 12 человек. Уровень образования у них был не высоким, только двое из прибывших имели образование в объеме 10 классов средней школы. У остальных он составлял 8–9 классов. План подготовки будущих авиационных техников включал в себя программу по самолетам Ил-14 и Ан-2. Кроме того, курсантам предстояло ознакомиться с основными сведениями по самолету Ту-104. Сделать это было не просто, так как монгольские курсанты плохо знали русский язык, а обучать их предстояло без переводчиков. Несмотря на все сложности, которые возникли в ходе обучения монгольских курсантов, через три года, в 1963 году состоялся первый выпуск монгольских авиационных специалистов. Два курсанта из числа выпускников окончили училище с отличием [Астраханцев, 1922]. Сотрудничество училища с МНР в дальнейшем продолжалось еще и в 1970-е годы. Всего, за все время этого сотрудничества было осуществлено 11 выпусков курсантов и подготовлено 69 авиационных специалистов из Монголии.

20 марта 1967 года на базе Иркутского учебно-консультационного центра был создан Иркутский филиал Киевского института инженеров гражданской авиации (основание: приказ министра гражданской авиации СССР № 185 от 20.03.1967 г.). Первым директором филиала был назначен Никитин Иван Семенович – опытный инженер гражданского воздушного флота.

В 1960-1980-е годы продолжалось развитие авиационной техники. В этот период были созданы, пожалуй, лучшие самолеты для отечественной гражданской авиации. Конструкторское бюро, возглавляемое С.В. Ильюшиным, создало дальний магистральный самолет Ил-62. Самолет с успехом был продемонстрирован на международных авиационных выставках в Ле Бурже, Турине, где получил очень высокую оценку. Для авиалиний средней дальности в ОКБ А.Н. Туполева был создан Ту-134, позднее Ту-154. Самолеты отлично зарекомендовали себя в ходе длительной эксплуатации. Для местных авиалиний был создан реактивный самолет под маркой Як-40, ОКБ А.С. Яковлева. В ОКБ О.К. Антонова были созданы самолеты Ан-12 и Ан-24. Активно развивалось отечественное вертолетостроение. Вертолеты Ми-2, Ми-6, Ми-8, Ка-26 и другие были известны во всем мире. И это далеко не все образцы отечественной авиационной промышленности того времени.

К моменту распада СССР, гражданская авиация являлась мощнейшей отраслью народного хозяйства страны. Она включала в себя тысячи предприятий, авиационные заводы, аэропорты, конструкторские бюро, научно-исследовательские институты, учебные заведения различного профиля, авиационные центры подготовки и переподготовки летно-технического состава, огромный парк отечественной авиационной техники, миллионы километров воздушных трасс, охватывающих территорию всей страны, международные авиалинии, связывающие Советский союз со всем миром. Советское объединение авиаэкспорт за период своего существования продало 5 157 единиц авиатехники в 68 стран мира.

В связи с распадом СССР Иркутский филиал Киевского института инженеров гражданской авиации был передан в подчинение Московского института инженеров гражданской авиации (основание: приказ министра гражданской авиации СССР № 270 от 20.11.1991 г.). Затем филиал получил новое название – Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации (основание: приказ государственного комитета РФ по высшему образованию № 55 от 06.07.1993 г.).

90-е годы XX века оказались очень драматичными и для страны в целом, и для Аэрофлота. После распада СССР прекратило существование Министерство гражданской авиации. Не стало и единого прежде авиаперевозчика – Аэрофлота. Он распался на множество (около 300) новых авиационных структур – авиакомпаний, концернов, ассоциаций, объединений, корпораций и т.п. Некоторые из них были настолько малы, что их парк не превышал одного – двух самолетов. Из 1 400 аэропортов, существовавших в годы СССР, в стране осталось около 300. Развал Аэрофлота резко ослабил всю систему воздушного транспорта страны. В стране был взят курс на рыночную

экономику. По замыслу инициаторов такого перехода, рынок должен был создать, в частности, на воздушном транспорте определенную конкурентную среду и на базе рыночных экономических отношений не только полностью удовлетворить потребности страны в авиационных перевозках, но и обеспечить резкое повышение их качества. Вхождение в рынок оказалось намного сложнее, чем предполагалось вначале. С одной стороны, воздушный транспорт столкнулся с невиданным ростом цен на энергоносители, многократным увеличением стоимости авиатехники, значительным удорожанием оборудования и запасных частей, других материальных ресурсов. Так, цены на авиационный керосин в 1993 году поднялись в 200 раз по сравнению с ценами 1991 года. С другой, – сыграли отрицательную роль трудности, связанные со структурной перестройкой и кадровыми изменениями в отрасли. Поддавшись эйфории «самостоятельности» и «независимости», чуть ли не повсеместно, увлекшись сиюминутной выгодой, стали разрушать налаженные годами связи, а рыночную конкуренцию восприняли не как здоровую состязательность друг с другом, а как стремление любой ценой «урвать» для себя побольше и обмануть так называемого партнера. В результате уже в 1992 году в России резко упали объемы авиаперевозок, закрылась часть местных воздушных линий, с перебоями стали работать магистральные аэропорты и трассы. Одновременно снизилась культура обслуживания пассажиров, возросла аварийность, обострилась криминогенная обстановка. В довершение ко всему этому отрасль, которая на протяжении многих лет была прибыльной, превратилась в убыточную [Процессы, характерные..., б.г.].

Таким образом, кризисные процессы, начавшиеся в российской экономике и сопровождавшие ход ее реформирования, обусловили тяжелый кризис и на воздушном транспорте. От бывшего величия Аэрофлота практически ничего не осталось, кроме эмблемы.

В 2000-е годы ситуация в гражданской авиации по сравнению с предшествующим десятилетием 90-х улучшилась. Гражданский воздушный флот «вышел из крутого пике», но проблем оказалось слишком много. Отечественная авиационная промышленность нуждается в глубоком реформировании и пока не в состоянии удовлетворить запросы гражданской авиации. Производство магистральных самолетов из серийного стало штучным. Парк воздушных судов составляют в абсолютном большинстве самолеты иностранного производства. Вызывает озабоченность состояние наземной инфраструктуры, построенной в основном еще в советское время. Недостаточен технический и технологический уровень наземной техники и оборудования.

В настоящее время гражданская авиация России обременена грузом огромных и сложных проблем. Они связаны не только с внутриотраслевыми кризисными явлениями, с общим состоянием экономики страны, но и кризисом геополитических изменений.

В заключение хотелось бы сказать, что гражданская авиация нашей страны прошла долгий и славный путь. Созданная в 20-е годы XX столетия, начав свой путь с пассажирских и грузовых перевозок всего лишь по нескольким коротким маршрутам, она вскоре превратилась в ведущую отрасль

народного хозяйства, без которой было уже невозможно представить развитие страны. Авиация стала неотъемлемой частью транспортной системы России. По многим показателям она заняла ведущее место в мире.

Вместе со страной авиация пережила трудные годы Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления, при этом во многом благодаря авиации страна одержала как победу над врагами, так и победу над разрухой.

На протяжении многих десятилетий воздушный флот был самым удобным и самым быстрым транспортом для миллионов людей. Авиация стала связующим звеном всех отраслей народного хозяйства – промышленности, сельского хозяйства, здравоохранения, научных исследований и др. Огромная заслуга в этом принадлежит работникам гражданской авиации – высококвалифицированным специалистам, любящим свою профессию. Россияне имеют право гордиться яркой и самобытной историей своей гражданской авиации.

Современная гражданская авиация России – одна из важнейших отраслей не только транспортного комплекса, но и всей отечественной экономики в целом. Только в 2022 году, несмотря на введенные в отношении отрасли санкции, российскими авиакомпаниями было перевезено свыше 95 млн человек.

На новом этапе развития гражданской авиации, в нашей стране внедряются в жизнь новейшие технологические идеи. Так в процессе создания нового магистрального лайнера МС-21 освоена технология изготовления крыла из композитных материалов российского производства и революционная технология электромеханического привода поворота стабилизатора. Разработан и готовится к серийному производству перспективный двигатель ПД-14. В высокой степени готовности находится двигатель ПД-8 для Суперджет-100 и Бе-200. Созданы российские аналоги авионики для лайнеров МС-21 и Суперджет-100. Эти и другие достижения российских инженеров дают возможность нашей стране создавать полностью импортозамещенные версии воздушных судов, выйти на мировой уровень развития авиастроительной отрасли с продуктами, ничем не уступающими аналогичным продуктам западных производителей.

Сегодня, когда на нашу страну оказывается всестороннее давление «коллективного запада», вводятся всё новые и новые пакеты санкций, гражданская авиация России продолжает активно развиваться. В различных регионах страны открываются новые и реконструируются старые объекты авиационной инфраструктуры, создаются новые образцы авиационной техники, в авиационных вузах открываются новые востребованные специальности и направления подготовки высококвалифицированных кадров, осваиваются новые воздушные трассы. Всё это результат самоотверженного труда российских авиаторов, преданных своей профессии – людей, влюбленных в небо!

Библиографический список

1. *Астраханцев О. Н.* История становления и развития системы подготовки военных авиационных кадров в Сибири: 1910-1991 гг.: дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02 / Астраханцев Олег Николаевич. Иркутск, 2019. 638 с.
2. *Астраханцев О. Н.* Подготовка монгольских авиационных кадров в Иркутском авиационном техническом училище в 1960-е гг. // Сборник трудов: Приграничное сотрудничество: исторические события и современные реалии. Материалы международной научно-практической конференции, посвящённой 70-летию высшего языкового образования в Забайкальском крае. Чита, 2022. С. 165-167.
3. Воздушная гавань Иркутска. От воздушного шара до реактивных самолетов. // [Электронный ресурс] – URL: <https://moi-goda.ru/nasha-istoriya/vozdushnaya-gavan-irkutska-ot-vozdushnogo-shara-do-reaktivnich-samoletov> (дата обращения 01.03.2023)
4. Война прошла через его сердце к 100-летию со дня рождения Иркутского писателя Льва Архиповича Кукуева // [Электронный ресурс] – URL: https://lib38.ru/sobytiya/novosti/vojna_proshla_cherez_ego_serdce._k_100_letiyu_so_dnya_rozhdeniya_irkutskogo_pisatelya_lva_arhipovicha_kukueva/ (дата обращения 01.03.2023)
5. Голованов Александр – главный маршал авиации // [Электронный ресурс] – Копейка, № 24 от 18 июня 2008 года URL: <http://baik-info.ru/kopeika/2008/24/007001.html> (дата обращения 01.03.2023)
6. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 7577. Оп.1. Д. 27. Л. 1.
7. *Журавлев И. М.* Далекое и близкое: Очерк истории полувекового пути Иркутского авиационно-технического училища (1947-1997 гг.). Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 1998. 304 с.
8. История гражданской авиации СССР: научно-популярный очерк / под общ. ред. Б. П. Бугаева. М.: Воздушный транспорт, 1983. 376 с.
9. *Кузин А. В.* Военное строительство на Дальнем Востоке СССР (1922–1941 гг.): дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02 / Кузин Андрей Васильевич. Иркутск, 2004. 459 с.
10. Международный аэропорт Иркутск // [Электронный ресурс] – URL: <https://iktport.ru/ru/about/history.html> (дата обращения 01.03.2023)
11. Процессы, характерные для отрасли в 90-е годы // [Электронный ресурс] – URL: <https://infopedia.su/2x5489.html> (дата обращения 02.03.2023)
12. *Самойлов А. Д.* Деятельность Коммунистической партии по осуществлению военной реформы 1924–1925 гг. // Воен.-ист. журн. 1985. № 11. С. 60-64.