

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования

Национальный исследовательский ядерный университет «МИФИ»

Саровский физико-технический институт – филиал НИЯУ МИФИ

Физико-технический факультет

Кафедра философии и истории

XII Саровские молодежные чтения

Всероссийская научно-практическая студенческая конференция

«Ядерный университет и духовное наследие Сарова: 80 лет атомной
отрасли»

24, 25, 27, 28 ноября 2025 г.

XLII студенческая конференция по гуманитарным и социальным наукам

СарФТИ НИЯУ МИФИ

XX студенческая конференция по истории России СарФТИ НИЯУ
МИФИ

Гражданская авиация в СССР 1923 - 1995 гг.

Доклад:

студентов групп ТМ24

В. Калмыкова (руководитель), Е. Мохрова,

А. Дорощук, И. Гнидин

Преподаватель:

кандидат исторических наук, доцент

О.В. Савченко

Саров-2025

Аннотация

Доклад посвящен истории развития гражданской авиации в Советском Союзе в период с 1923 по 1995 год. Рассматриваются ключевые этапы становления и роста отрасли, начиная с создания акционерного общества «Добролёт» и заканчивая распадом СССР и реорганизацией гражданской авиации в новых политических и экономических условиях. Рассматриваются достижения советской гражданской авиации, в том числе установление рекордов дальности и скорости, освоение новых маршрутов и внедрение передовых технологий. Доклад также освещает проблемы и недостатки, с которыми сталкивалась гражданская авиация СССР, такие как дефицит современной техники, нехватка инфраструктуры.

В ходе работы мы обращались к монографии Н.А. Котова «История гражданской авиации России», в котором рассмотрены важнейшие этапы, направления и особенности развития гражданской авиации России до начала 20 века.

Также, чтобы рассмотреть историю Общества друзей воздушного флота в 1923 - 1925 гг., мы использовали материал книги В.В. Филлипова «Дорога в небо», рассказывающую об истории аэроклубов.

Для обзора достижений выдающихся личностей, связанных с авиастроением в СССР, мы опирались на некоторые статьи, в том числе, на работу Г.П. Свищева «Выдающийся инженер нашего времени», посвящённую авиаконструктору А.Н. Туполеву.



Слайд 1

Добрый день! Мы представляем доклад об истории гражданской авиации в период с 1923 по 1995 год.

Ключевые слова:

Аэрофлот, Добролёт, гражданская авиация СССР, отечественное авиастроение, конструкторские бюро (КБ), А.Н. Туполев, ТБ-1, К.А. Калинин, А.М. Черёмухин, В.Л. Александров, Александров и Калинин АК-1, Министерство гражданской авиации

Keywords:

Aeroflot, Dobrolet, civil aviation of the USSR, domestic aircraft industry, design bureaus, Tupolev, TB-1, Kalinin, Cheryomukhin, Alexandrov, Alexandrov and Kalinin AK-1, Ministry of civil aviation

Слайд 2

Российское акционерное общество Добровольного воздушного флота «Добролёт» было создано 17 марта 1923 года. В ходе некоторых преформирований в феврале 1932 года в СССР было организовано Главное управление гражданского воздушного флота при Совете народных комиссаров, а с 26 марта того же года оно получило сокращенное наименование «Аэрофлот». «Аэрофлот» занимался перевозками пассажиров и грузов, участвовал в планировании и регулировании промышленного производства гражданских воздушных судов и иного авиационного имущества. Во время Великой Отечественной войны «Аэрофлот» выполнял транспортные задачи для различных родов войск.

Актуальность: Российское акционерное общество Добровольного воздушного флота «Добролёт» было создано 17 марта 1923 года. В ходе некоторых реформирований в феврале 1932 года в СССР было организовано Главное управление гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) при Совете народных комиссаров, а с 26 марта того же года оно получило сокращенное наименование «Аэрофлот». «Аэрофлот» занимался перевозками пассажиров и грузов, участвовал в планировании и регулировании промышленного производства гражданских воздушных судов и иного авиационного имущества, обеспечивал аэрофотосъемку, а также обрабатывал сельскохозяйственные угодья. Во время Великой Отечественной войны «Аэрофлот» выполнял транспортные задачи по обслуживанию различных родов войск.

Цель – рассмотреть основные этапы истории «Аэрофлота» в 1923 - 1995 гг. на основе работ отечественных историков и архивных материалов.

Задачи:

1. Рассмотреть историю возникновения воздушного флота «Добролёт» (1923 - 1932 гг.);
2. Рассмотреть историю «Аэрофлота» как ГУ ГВФ (1932 - 1941 гг.);
3. Рассмотреть историю «Аэрофлота» в период Великой Отечественной войны (1941 - 1945 гг.);
4. Рассмотреть основные события послевоенного восстановления «Аэрофлота» (1945 - 1955 гг.);
5. Рассмотреть историю «Аэрофлота» (1955 - 1991 гг.);
6. Рассмотреть историю «Аэрофлота» после распада СССР (1991 - 1995 гг.).

Слайд 3

Цель нашего проекта – рассмотреть основные этапы истории «Аэрофлота» в 1923 - 1995 гг. на основе работ отечественных историков и архивных материалов.

Создание гражданской авиации в РСФСР

1921 г. – декрет Совета Народных Комиссаров № 40 «О воздушных передвижениях» (первый в стране закон о регулировании полётов)

1922 г. – образование Главной инспекции гражданского воздушного флота (инспекция ГВФ)

В соответствии с приказом Реввоенсовета от 1 декабря 1922 г. на Инспекцию ГВФ возлагались следующие задачи:

- рассмотрение возникающих в различных ведомствах проектов гражданского применения воздушного флота;
- выработка декретов, инструкций и правил, касающихся гражданской авиации;
- регистрация невоенных воздушных судов, пилотов и обслуживающего персонала;
- инспекция невоенных воздушных судов;
- надзор за соблюдением правил воздушных передвижений и возбуждение дел о нарушениях этих правил;



Иван Сергеевич
Перетерский
(1889 - 1956 гг.),
главный инспектор
гражданского
воздушного флота в
1922 г.
Фото до 1956 г.

Рабоче-крестьянский Красный воздушный флот (РККВФ) – вспомогательный род войск в составе Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА), сформированный в годы Гражданской войны.

Главные задачи: борьба с авиацией противника, разведка, поддержка с воздуха сухопутных войск.

Слайд 4

В период с ноября 1917 г. по февраль 1923 г. начинают формироваться органы по управлению гражданской авиацией. Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного Военно-Воздушного Флота оставалось техническим центром всего воздушного флота страны как военного, так и гражданского. Этим достигалось единство технической эксплуатации воздушных судов.

Воздушный флот «Добролёт» (1923 - 1932 гг.)

9 февраля 1923 г. – принятие постановления Советом Труда и Обороне о возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное Управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации (*подписанное заместителем председателя Совета Труда и Обороне А.И. Рыковым*)

17 марта 1923 г. – основание Российского общества добровольного воздушного флота «Добролёт»

11 апреля 1923 г. – основание Украинского общества воздушных сообщений «Укрвоздухпуть»

28 марта 1923 г. – основание Закавказского общества гражданской авиации «Закавиа»

Совет труда и обороны (СТО) — орган Совета народных комиссаров (СНК) по объединению деятельности учреждений военного и промышленного ведомств.



Александр Михайлович Краснощёков (1880 - 1937 гг.), председатель правления общества Добровольного воздушного флота «Добролёт» в 1923 г. Фото 1920-х годов



Владимир Николаевич Ксандров (1877 - 1942 гг.), председатель правления Украинского акционерного общества воздушных сообщений «Укрвоздухпуть» в 1923 г. Фото 1927 г.

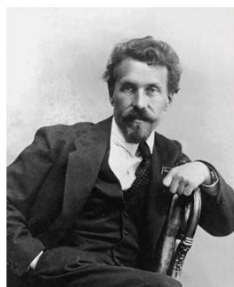


Андрей Александрович Знаменский (1887 - 1943 гг.), председатель Совета по гражданской авиации в 1923 г. Портрет

Слайд 5

9 февраля 1923 г. стало официальной датой рождения гражданской авиации СССР, в этот день было принято постановление об организации Совета по гражданской авиации. На этот Совет как на постоянный межведомственный орган возлагались функции руководства и управления всеми сторонами деятельности гражданской авиации. В том же году образовались первые авиатранспортные предприятия СССР. На эти организации возлагалось строительство и эксплуатация аэродромов, ангаров и других наземных сооружений. Самолеты гражданской авиации являлись собственностью государства. Акционерные общества воздушных сообщений пользовались ими с разрешения государственных органов.

Общество друзей воздушного флота (ОДВФ)



Алексей Иванович Рыков (1881 - 1938 гг.), председатель ОДВФ в 1923 г. Фото 1910-х годов

8 марта 1923 г. – учредительное собрание массовой организации трудящихся – Общества друзей воздушного флота (ОДВФ)

Задачи Общества:

- постройка новых самолётов на средства, которые жертвует население;
- оказание помощи созданию советской пролетарской авиапромышленности;
- оборудование земной поверхности;
- оказание помощи в деле создания кадров авиаспециалистов



Обложка журнала «Самолет» №12 (1926 г.)



В апреле собрано было 26.000 р.,
в мае — 14.500 р.,
в июне — 27.000 р.,
в июле — 43.000 р.,
в августе — 735.150 р.;
итого — 846.156 р. (1923 г.)

Владимир Александрович Антонов-Овсенко (1883 - 1938 гг.), член президиума ОДВФ. Фото 1919 г.

В апреле общество насчитывало — 42 члена,
в мае — 227,
в июне — 5.675,
в июле — 21.604,
в августе — 16.466;
итого — 44.014 (1923 г.)

Агитационный плакат Общества друзей воздушного флота, ОДВФ. 1923 г.



Слайд 6

8 марта 1923 года в Москве состоялось учредительное собрание массовой организации трудящихся — Общества друзей воздушного флота (ОДВФ), которое ставило своей целью развертывание всенародной кампании за строительство воздушного флота путем организации сбора средств на постройку самолетов и авиамоторов. Общество вело активную пропаганду авиационного дела, содействовало организации массового авиамodelьного и планерного спорта. Народные средства направлялись на восстановление и развитие промышленности, научно-исследовательские работы в области авиации.

Первый советский пассажирский самолёт АК-1

1923 г. — создание первого советского пассажирского 4-местного самолета АК-1 (Александров-Калинин АК-1) для гражданской авиации



Алексей Михайлович Черёмухин (1895 - 1958 гг.), главный конструктор АК-1. Фото 1930-х годов



Владимир Леонтьевич Александров (1894 - 1962 гг.), главный конструктор АК-1



Константин Алексеевич Калинин (1887 - 1938 гг.), главный конструктор АК-1

Технические характеристики

пассажировместимость:

4 чел.

длина:

11,00 м

высота:

3,8 м

Лётные характеристики

максимальная скорость:

147 км/ч

скороподъёмность:

69 м/мин



АК-1 «Добролёт» в Музее гражданской авиации. Ульяновск. Ноябрь 2013 г.

15 июня 1924 г. — АК-1 был передан для эксплуатации в «Добролёт» под именем «Латышский стрелок»

1924 - 1925 г. — АК-1 использовался на регулярной линии Москва — Нижний Новгород и Москва — Казань

Всего за время эксплуатации АК-1 перевёз 172 пассажира и налетал 11.000 км

Слайд 7

Разработка АК-1 началась осенью 1922 года. Одной из главных целей проекта была отработка методов расчётов и проектирования. Проектные работы были закончены весной 1923 года, строительство АК-1 велось с апреля по ноябрь на средства, внесённые латышскими стрелками, одной из ключевых сил поддержки большевиков, в фонд создания советского воздушного флота.

Самолёты выдающегося авиаконструктора А.Н. Туполева



Андрей Николаевич Туполев
(1888 - 1972 гг.). Фото 1944 г.

1924 г. – создание первого советского цельнометаллического самолета АНТ-2, разработанного конструкторским бюро А.Н. Туполева

1925 г. – конструкторское бюро А.Н. Туполева создало 2-местный цельнометаллический самолет АНТ-3

1926 г. – создание тяжелого бомбардировщика АНТ-4 (ТБ-1, «Тяжелый бомбардировщик-первый»), разработанного конструкторским бюро А.Н. Туполева



ТБ-1 (АНТ-4) «Страна Советов»
без вооружения для рекордного
перелета Москва — Нью-Йорк.
Фото 1929 г.

Характеристики АНТ-3:

Длина: 9,4 м.

Размах крыла: 13,1 м.

Максимальная скорость: 226 км/ч.

Практическая дальность: 560 км.

Практический потолок: 5100 м.

Скороподъемность: 294 м/мин.

Экипаж: 2 (лётчик и механик)

АНТ-3. Фото 1925 г.



Слайд 8

Основоположником металлического самолетостроения в нашей стране стал Андрей Николаевич Туполев. В 1924 г. он использовал свежесвоенный дюралюминий при постройке первого советского цельнометаллического самолета АНТ-2. Также под его руководством были сконструированы АНТ-3, АНТ-4, соревновавшиеся с лучшими достижениями самолетостроения. Можно утверждать, что в 20-е годы развитие гражданской авиации в нашей стране шло в ногу с мировым авиастроением. А конструкции цельнометаллических монопланов Туполева на ближайшие 10-12 лет определили основное направление развития тяжелого самолетостроения.

Первый перелёт из СССР в США

В 1929 г. на серийном АНТ-4 был совершен первый перелёт из СССР в США Москва – Петропавловск-Камчатский – Сиэтл – Сан-Франциско – Нью-Йорк

В состав экипажа входили: командир, опынейший летчик С. Шестаков, второй пилот (морской летчик) Ф. Болотов, аэронавигатор Б. Стерлигов, бортмеханик Д. Фуфаев



Экипаж самолета АНТ-4 «Страна Советов», слева направо: С. Шестаков, Д. Фуфаев, Ф. Болотов, Б. Стерлигов

Перестановка самолета АНТ-4 «Страна Советов» на поплавок в Хабаровске. Фото 7 сентября 1929 г.

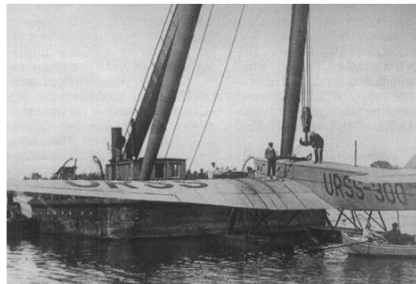


«Страна Советов»
(Б-12 BMW VI № 601)
Экипаж С.А.Шестакова

«Страна Советов»
(АНТ-4 дублер)
Экипаж С.А.Шестакова
21242 км
141 ч 45 мин летного времени

Маршрут бомбардировщика АНТ-4 «Страна Советов»

В состав экипажа входили: командир, опытный летчик С. Шестаков, второй пилот (морской летчик) Ф. Болотов, аэронавигатор Б. Стерлигов, бортмеханик Д. Фуфаев



Перестановка самолета АНТ-4 «Страна Советов» на поплавки в Хабаровске. Фото 7 сентября 1929 г.

The map illustrates the flight path of the ANT-4 'Strana Sovetov' bomber. The route is marked with a red line, starting from Moscow, passing through several cities in the Soviet Union (Sverdlovsk, Kurgan, Omsk, Krasnoyarsk, Chita, Kurelsk, Khabarovsk, Blagoveshchensk, Petrolovsk, Yakutsk, and Khatanga), and then continuing to San Francisco. The map also shows the flight path of the ANT-4 'Strana Sovetov' bomber, which was the first Soviet bomber to fly across the North Atlantic. The route is marked with a red line, starting from Moscow, passing through several cities in the Soviet Union (Sverdlovsk, Kurgan, Omsk, Krasnoyarsk, Chita, Kurelsk, Khabarovsk, Blagoveshchensk, Petrolovsk, Yakutsk, and Khatanga), and then continuing to San Francisco. The map also shows the flight path of the ANT-4 'Strana Sovetov' bomber, which was the first Soviet bomber to fly across the North Atlantic.

«Страна Советов»
(ТБ-1 2 BMW VI № 601)
Экипаж: С.А.Шестакова

«Страна Советов»
(АНТ-4 дублер)
Экипаж: С.А.Шестакова
21242 км
141 ч 45 мин летного времени

Москва, Сverdlovsk, Kurgan, Omsk, Krasnoyarsk, Chita, Kurelsk, Khabarovsk, Blagoveshchensk, Petrolovsk, Yakutsk, Khatanga, San Francisco.

Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота (ВО ГВФ)

29 октября 1930 г. – основание Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота (ВОГВФ) при Совете Труда и Оборона (постановление Совета народных комиссаров Союза ССР об образовании Всесоюзного объединения гражданской авиации; председатель СНК СССР А.И. Рыков)

Достижения:

1. Поставлен и освоен на производстве ряд вполне современных типов собственной конструкции.
2. Постановка крупносерийного производства моторов и самолетов.
3. Овладение производством металлического самолетостроения.
4. Существенный сдвиг в отношении обеспечения самолета моторами.
5. Создание подсобного производства, покрывающего в основном потребность в некоторых механизмах.
6. Значительное освобождение от импорта в результате организации целого ряда баз снабжения.

Недостатки:

1. Значительное отставание по качественным показателям.
2. Плохая организация производства, отсутствие стандартизации и нормализации.
3. Отсутствие на производстве усовершенствованных агрегатов по производству самопусков, масляных амортизаторов, тормозных колес и т. д.
4. Базы снабжения недостаточно технически развиты и полностью не удовлетворяют ни по объему, ни по качеству.

Выпуск самолётов и моторов по годам из конъюнктурного обзора Сектора обороны Госплана СССР об итогах развития авиапромышленности СССР в первой пятилетке 29 июля 1932 г.:

Выпущено	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.
Самолетов	186	173	327	339	575	644
Моторов	50	70	157	342	362	614

Слайд 10

Гражданская авиация за прошедшие года усовершенствовалась, но в системе оставались крупные проблемы, связанные, в том числе, с качественными и количественными показателями. Например, самолётный парк не был обеспечен моторами, вследствие чего возникала необходимость обеспечения самолётов моторами через импорт. Гражданской авиации требовались новые более совершенные формы организации. В 1930 г. вышло постановление, упразднившее прежние организации в связи с переходом к централизованному плановому руководству народным хозяйством. Вместо них было образовано Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота, объединившее «Добролёт» «Укрвоздухпуть» и «Закавиа». Таким образом, в 1930 г. гражданский воздушный флот вышел из ведения Народного комиссариата по военным и морским делам. Правительство причислило объекты гражданского воздушного флота к внеочередным важнейшим объектам капитального строительства.

Создание ГУ ГВФ «Аэрофлот» (1932 - 1936 гг.)

25 февраля 1932 г. – основание Главного управления гражданского воздушного флота при правительстве СССР. Спустя месяц приобрело наименование Главное управление ГВФ «Аэрофлот»

17 июня 1934 г. – первый перелет самого большого самолёта в мире АНТ-20 «Максим Горький», названного в честь писателя Максима Горького

Характеристики АНТ-20:

Длина: 33 м
Размах крыла: 63 м
Высота: 12,8 м
Максимальная взлётная
масса: 42 тонны
Максимальная скорость:
275 км/ч
Практическая дальность:
1200 км
Экипаж:
20 чел.
Пассажировместимость:
60 чел.

1936 г. – издание указа ГУ ГВФ о повышении качества обслуживания на борту самолетов «Аэрофлота»

Отныне в пассажирских салонах запрещалось перевозить грузы; были постелены ковровые дорожки, сиденья укрывались чехлами, были оборудованы буфеты



Ткачев Иван
Фёдорович
(1896 - 1938 гг.),
начальник Главного
управления ГВФ в
1936 г.
Портрет



АНТ-20
«Максим Горький».
Фото 1934 г.

Слайд 11

В 1935 - 1937 годах шел период институционализации гражданской авиации: ввелись бланки авиабилетов, повысилось качество обслуживания на борту.

В пассажирских отсеках были ковры, просторные кресла, занавески на окнах, столики с настольными лампами. Имелись также спальные каюты, электрифицированный буфет с горячими и холодными закусками, склад для провизии, библиотека, багажное отделение, умывальники и туалеты.

Деятельность Главного управления ГВФ (1937 - 1941 гг.)

19 июня 1937 г. — образование Управления международных воздушных линий ГВФ. Возглавляла В.С. Гризодубова (1939 - 1941 гг.)

Одна из главных задач — организация международных коммерческих воздушных перевозок между Советским Союзом и иностранными государствами

1 июля 1937 г. — открытие международной авиалинии Москва — Великие Луки — Рига — Стокгольм

8 января 1940 г. — открытие международной авиалинии Москва — Минск — Белосток — Кёнигсберг (Калининград) — Данциг (Гданьск) — Берлин

Авиасообщение на этом маршруте было прервано
22 июня 1941 года

К лету 1941 года протяжённость воздушных линий СССР превысила **146 тыс. км (1 место в мире)**

Маршрут Москва — Стокгольм обслуживали шведские самолеты «Юнкерс Ю-52» и советские «Дуглас ДС-3» и «ПС-35». На фото «Юнкерс Ю-52»



На фото первый рейсовый германский пассажирский самолет, прилетевший в Москву вечером 22 января 1940 г.

Слайд 12

В период с 1937 по 1941 год активно развивались как внутренние, так и международные авиалинии. Все столицы союзных республик, крупные промышленные и административные центры, а также многие зарубежные города были соединены регулярным воздушным сообщением. Это способствовало укреплению транспортных связей и развитию экономического сотрудничества.

Валентина Степановна Гризодубова (1909 - 1993 гг.)

Валентина Степановна родилась 10 мая 1909 года в городе Харьков (Украина) в семье авиаконструктора и изобретателя Степана Васильевича Гризодубова.



Валентина Степановна Гризодубова (1909 - 1993 гг.), лётчица, Герой Советского Союза (1938 г.). Фото 1938 г.

1937 г. – установила 5 мировых авиационных рекордов высоты, скорости и дальности полёта на самолётах УТ-1, УТ-2 и АИР-12;

1938 г. – командир экипажа самолёта АНТ-37 «Родина»;

1942 - 1943 гг. – командовала 101-м авиаполком авиации дальнего действия;

1937 - 1946 гг. – депутат Верховного Совета;

1963 г. – возглавила Научно-исследовательский лётно-испытательный центр (НИЛИЦ)

24 - 25 сентября 1938 г. – установление женского мирового рекорда дальности полёта. Советские лётчицы Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и Марина Раскова пролетели на самолёте АНТ-37бис «Родина» **более 6450 км** из Москвы на Дальний Восток за **26 часов 29 минут без посадки**.

За этот перелёт всему экипажу присвоили звание Героев Советского Союза.

В.С. Гризодубовой была вручена «Золотая звезда» №104



Полина Осипенко (второй пилот), Валентина Гризодубова (командир) и Марина Раскова (штурман). Фото 1938г.

Слайд 13

В сентябре 1938 года был установлен советскими лётчицами женский мировой авиационный рекорд дальности полета. Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и Марина Расковская совершили беспосадочный перелёт из Москвы на Дальний Восток. Полёт оказался экстремальным: неблагоприятные погодные условия, выведенное из строя радиооборудование и закончившееся топливо вынудили совершить посадку в тайге, на болото. Спустя 9 дней экипаж был обнаружен и благополучно доставлен на Большую землю. За этот перелёт весь экипаж был удостоен звания Героев Советского Союза.

Самолет «Родина» после небольшого ремонта и заправки удалось поднять в воздух с той самой поляны, на которую его посадила летчица Гризодубова, и перегнать в Москву. До начала войны он больше не поднимался в воздух, а потом выполнял полеты в интересах наркомата авиапромышленности. В 1943 году его списали.

Гражданский Воздушный Флот в период Великой Отечественной войны (1941 - 1945 гг.)

Мобилизация в первый день войны

22 июня 1941 года – начало Великой Отечественной войны

Самолетный парк отрядов и групп особого назначения при их формировании 25 июня 1941 г.

Мгновенная мобилизация ГВФ:

- Прекращены все полеты.
- Летно-технический состав переведен на казарменное положение.

Первые боевые задачи:

- Доставка медикаментов и консервированной крови на фронт.
- Эвакуация раненых с поля боя.

Авиагруппы и отряды ГВФ	Дислокация	Многомоторные		Одномоторные		
		ПС-84	Г-1, Г-2	П-5, ПР-5	У-2 и модиф.	Прочие
Северный ао		1	—	4	8	4
Балтийский ао		1	2	4	8	5
Черноморский ао		1	1	4	8	4
Московская аг	Москва	51	10	—	—	6
Белорусская аг	Смоленск	4	2	10	104	—
Прибалтийская аг	Великие Луки	2	2	6	60	—
Северная аг	Ленинград	2	2	6	50	11
Киевская аг	Киев	4	2	12	110	3
Юго-Западная аг	Одесса	2	2	6	60	—



Рис. 12. Взлёт почтового самолёта ПС-43 авиагруппы связи

Создание фронтовых авиагрупп

25 июня 1941 г. положение о создании особых авиагрупп ГВФ.

Задачи:

перевозки начсостава, раненых, медикаментов, вооружения, связь.

К 1 июля 1941 г. сформировано 6 авиагрупп (Белорусская, Прибалтийская, Киевская, Юго-Западная).

Слайд 14

С самого утра 22 июня 1941 года работники Главного управления гражданской авиации приступили к работе в условиях военного времени. Были отменены все полёты, а летно-технический состав переведен на казарменное положение. Уже в первый день войны гражданские авиаторы начали выполнять боевые задачи, доставляя медикаменты и эвакуируя раненых.

Было сформировано шесть особых фронтовых авиагрупп. Их задачами были перевозки командного состава, раненых, медикаментов, вооружения и обеспечение связи между частями Красной Армии. Парк пополнялся самолетами, переданными из других ведомств.

Боевая работа и модификация самолетов Гражданского Воздушного Флота (1941 г.)

Ночь с 28 на 29 июня первый рейд в тыл врага:
ПС-35 сбросил **1,5 тонны** листовок.

Летние модификации самолетов:

Июль 1941 г. переоборудование **ПС-84** (грузовые/десантные двери, жесткие сидения).

Август 1941 г. начало установки пулеметных турелей.

Результат вооружения:

6 сентября 1941 г. экипаж ПС-84 сбил немецкий истребитель Ме-109 под Ленинградом.

3 сентября 1941 г. первое применение **У-2** как бомбардировщика под Одессой.



Самолёт С-2 доставил бойца в госпиталь

Итоги первого месяца войны (на 28 июля):

Перевезено:

- **3527** раненых,
- **7280** бойцов,
- **>2000 тонн** грузов.



20 сентября 1941 г. решение о создании воздушного моста в Ленинград.

Василий Сергеевич Молоков (1895-1982 гг.),

начальник Гражданского Воздушного Флота в годы войны. По решению ГКО назначен руководителем создания секретной авиатрассы «Аляска-Сибирь» для перетона американских самолётов.

Фото 1930-х годов.



На пассажирский самолет ПС-84 установили оборонительную турель

Слайд 15

Первый месяц войны показал высокие потери как в личном составе, так и в технике. Летный состав проявлял массовый героизм, работая на невооруженных, тихоходных самолетах. В августе 1941 года начался процесс вооружения гражданских самолетов пулеметами, что позволило им противостоять вражеским истребителям. Самолеты спешно модифицировались для военных нужд. Основной «рабочей лошадкой» стал самолет У-2, который использовался как санитарный, связной и даже легкий ночной бомбардировщик.

Стратегические операции Гражданского Воздушного Флота

Битва за Москву

Октябрь 1941 г. первая масштабная десантная операция.

Переброшено **5440 десантников** за **3 дня** на 20 ПС-84.

«Огненные мешки» **674 полета, сброшено 2100 бомб.**

Всего за оборону Москвы 32 730 самолетовылетов.

Авиатрасса «Аляска-Сибирь-Фронт» (Алсиб)

9 октября 1941 г. постановление ГКО о создании трассы.

Протяженность ~**5000 км.**

Главная задача: перегонка американских самолетов, поставляемых в СССР по ленд-лизу.

За время войны перегнано 7908 самолетов.

Воздушный мост в Ленинград

С ноября 1941 г. ежедневная доставка **200 тонн** продуктов.

С 10 октября по 25 декабря 1941 г. доставлено **6230 тонн** грузов.

За период обороны эвакуировано 8313 человек (55% от общего числа).

«Огненные мешки» — это импровизированные зажигательные авиабомбы, которые сбрасывали с самолетов У-2.

Ленд-лиз — это программа военной помощи, по которой США поставляли союзникам во Второй мировой войне технику, продовольствие и оборудование.



Эмблема трансконтинентальной трассы

Ключевой маршрут:
Уэлькаль (Чукотка) — Сеймчан (Колыма) — Якутск — Киренск — Красноярск



Схема авиатрассы Аляска – Сибирь

Слайд 16

В битве за Москву авиация провела первую масштабную десантную операцию, перебросив тысячи десантников. Широко применялись импровизированные зажигательные бомбы — «огненные мешки».

Важнейшей операцией стала организация воздушного моста в блокадный Ленинград. С ноября 1941 года начались регулярные поставки продовольствия. Санитарная авиация эвакуировала из города раненых и больных, доставляла медикаменты и кровь, работая в сложных условиях.

Еще одной задачей стало создание авиатрассы «Аляска-Сибирь-фронт» для перегона американских самолетов по ленд-лизу. С началом войны коммерческие перевозки прекратились, а тыловые подразделения переключились на подготовку кадров для фронта.

Послевоенное восстановление Гражданского Воздушного Флота (1945 - 1955 гг.)

Восстановление системы обучения

1945 г. Фрунзенская радиотехническая школа преобразована в Рижскую авиационную радиотехническую школу (РАРШ) ГВФ.

1947 г. РАРШ преобразована в Рижское авиационное училище специальных служб ГВФ.

1947 г. открыта Сырдарьинская авиационная школа.

Цель: ликвидация кадрового дефицита.

ВАУ ГВФ в Ленинграде.



Бывшие фронтовики-преподаватели

- 75% инструкторов имели боевой опыт.
- Многие продолжали летать со старыми ранениями.
- Использовали фронтовые приемы в обучении.

К 1961 году объем пассажирских перевозок гражданской авиации достиг 5,7 миллиона человек.

23 июля 1955 г. создание ВАУ ГВФ в Ленинграде (первый вуз командно-летного профиля).

Применение в сельском хозяйстве

1953 г. Авиаподкормка озимых - 12 385 га.

1957 г. Обработано 95 тыс. га.



Ан-2СХ с подкрыльевыми штангами для жидких химикатов.

Урожайность зерновых выросла с 7 до 11,2 ц/га.

Слайд 17

После окончания Великой Отечественной войны гражданская авиация СССР столкнулась с острым кадровым дефицитом и необходимостью восстановления инфраструктуры. Были поставлены задачи по подготовке специалистов, освоению новой техники и поддержке народного хозяйства.

Для решения этих задач активно восстанавливалась сеть учебных заведений, а в 1950-е годы началась подготовка кадров высшей квалификации. Параллельно развивалось применение авиации в сельском хозяйстве, где специальные авиаэскадрильи демонстрировали высокую экономическую эффективность, обрабатывая значительные площади и повышая урожайность.

Формирование единой системы воздушного транспорта (1956 - 1960 гг.)

1956 г. принятие постановления о массовом внедрении реактивной техники в гражданскую авиацию.

1956 г. начало реконструкции взлетно-посадочных полос в **50** аэропортах страны.

1957 г. открытие регулярных пассажирских рейсов на реактивных самолетах по маршруту Москва-Иркутск; первый полёт Ту-114 «Россия».

Первый реактивный рейс Москва-Иркутск сократил время в пути с 28 до 7 часов.

1958 г. золотая медаль Международной выставки в Брюсселе за технические достижения в авиации.

Золотая медаль в Брюсселе стала первым международным признанием советской авиатехники.

1960 г. создание Всесоюзного объединения «Аэрофлот» вместо Главного управления Гражданского Воздушного Флота.

Результаты модернизации гражданской авиации в 1956-1960 гг.

- Пассажироперевозки выросли на **280%**.
- Грузооборот увеличился в **3,2** раза.
- Построено **67** новых аэровокзалов.
- Реконструировано **143** взлетно-посадочных полос.



Советский павильон на Всемирной выставке 1958 года в Брюсселе.

Награда была присуждена реактивному пассажирскому самолёту Ту-104 в категории гражданской авиации. Жюри отметило такие технические характеристики самолёта, как:

- крейсерскую скорость **800 км/ч**,
- практический потолок **11 500** метров
- пассажировместимость до **100** человек.

Эти показатели соответствовали международным стандартам для пассажирских реактивных лайнеров того периода.



Ту-104

Слайд 18

В 1956 году началась Шестая пятилетка, в ходе которой гражданская авиация СССР должна была увеличить грузооборот и объём пассажирских перевозок. Для достижения этих целей требовался переход от поршневой к реактивной и турбовинтовой технике. В этот период был внедрен в эксплуатацию первый в мире серийный реактивный авиалайнер Ту-104. Также был создан Ту-114, являвшийся самым скоростным и самым большим в мире турбовинтовым пассажирским самолётом. Параллельно строились новые аэродромы и аэровокзалы, реконструировались взлётно-посадочные полосы для приёма современных лайнеров.

В 1960 году на базе Главного управления гражданского воздушного флота было создано Всесоюзное объединение гражданской авиации «Аэрофлот», что официально закрепило новое название для всей отрасли.

Формирование крупнейшей в мире авиакомпании (1960 - 1970 гг.)

1962 г. начало массовой эксплуатации турбовинтовых самолетов Ан-24 на местных воздушных линиях.

1964 г. образование Министерства гражданской авиации СССР.

1965 г. ввод в строй нового аэровокзала в аэропорту Домодедово.

1967 г. начало регулярных полетов самолета Ил-62 на международных маршрутах.

1967 г. открытие транссибирской авиатрассы Москва—Токио.

1970 г. «Аэрофлот» становится первой в мире авиакомпанией, перевезшей за год 100 млн пассажиров.



Евгений Фёдорович Логинов (1907 - 1970 гг.), первый министр гражданской авиации СССР, участник Великой Отечественной войны, генерал-полковник авиации, занимавший до этого должность начальника Главного управления ГВФ. Фото 1950-х годов.

Ключевые функции Министерства

- Управление всей сетью авиаперевозок СССР.
- Контроль за эксплуатацией авиационной техники.
- Организация подготовки летных кадров.
- Координация международных полетов.
- Разработка перспективных планов развития.

Структура Министерства гражданской авиации СССР

Центральный аппарат (Москва)

Территориальные управления (18 региональных управлений ГА)

Авиапредприятия (объединенные авиаотряды)

Аэропорты (276 аэропортов союзного значения)

Учебные заведения (7 летных училищ и академия)

Статистика развития (1960 - 1970 гг.)

- Пассажироперевозки выросли в **4** раза.
- Грузооборот увеличился на **250%**.
- Построено **28** новых аэропортов.
- Авиапарк пополнился **650** новыми самолетами.

Слайд 19

В 1960-е годы гражданская авиация СССР достигла качественного прорыва. Создание Министерства гражданской авиации позволило централизовать управление отраслью. На местных линиях внедрялись турбовинтовые самолеты, на международных — дальние магистральные лайнеры.

Активно развивалась аэропортовая инфраструктура, расширялась маршрутная сеть. К концу десятилетия «Аэрофлот» стал крупнейшей авиакомпанией мира по объему пассажирских перевозок. Была создана эффективная трехуровневая система управления, объединившая все авиапредприятия страны.

Освоение новых типов воздушных судов (1970 - 1980 гг.)

1971 г. начало регулярной эксплуатации сверхзвуковых пассажирских лайнеров.

1975 г. экипажи испытателей опытно-конструкторское бюро Ильюшина установили на Ил-76 серию мировых рекордов.

1973 г. открытие регулярного грузового авиамоста Москва—Хабаровск для снабжения строящегося БАМа.

1974 г. открытие грузовых авиaperевозок на новых тяжелых самолетах.

1975 г. запуск реконструкции аэропортов Шереметьево и Внуково

Достижение: Ил-76 поднял груз массой **70 тонн** на высоту **11 875 метров**.

СССР занимает лидирующие позиции в создании тяжелых транспортных самолетов.



Аэропорт «Шереметьево». Фото 1970 г.

Новый аэровокзал в Шереметьево обслуживал 6 млн пассажиров ежегодно

Показатели развития авиационной отрасли в 1970-е годы.

1977 г. введение в строй нового международного аэровокзала в Москве.

1979 г. принятие программы модернизации региональных аэропортов.

Программа модернизации охватила 76 региональных аэропортов

«Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина» — опытно-конструкторское бюро, одно из ведущих предприятий СССР и России по разработке самолетов гражданского и военного назначения.

БАМ — Байкало-Амурская Магистраль, крупнейшая железнодорожная магистраль в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, строительство которой стало одной из важнейших народнохозяйственных задач СССР в 1970 - 1980-е годы.

- Пассажиропоток превысил 100 млн человек в год
- Грузовые перевозки выросли на 150%
- Построено 14 новых международных аэропортов
- Авиапарк пополнился 420 новыми самолетами

Слайд 20

В 1970-е годы продолжилось техническое перевооружение гражданской авиации. Были введены в эксплуатацию самолёты для перевозки крупногабаритных грузов и первый в мире сверхзвуковой пассажирский лайнер. Однако к концу десятилетия стали проявляться системные трудности: отставание в экономичности авиатехники, недостаточное развитие наземной инфраструктуры и общее замедление темпов развития отрасли.

Наращение системного кризиса в гражданской авиации (1980 - 1991 гг.)

1981 г. открытие 75 новых магистральных авиалиний.

1983 г. ввод в эксплуатацию новых аэропортов в Сибири и на Дальнем Востоке.

1985 г. начало массового простоя авиатехники из-за дефицита запчастей.

1986 г. бортмеханик Николаев разработал систему экономии авиатоплива.

Эта система позволила сократить расход топлива на 12% на Ту-154.

1987 г. принятие решения о сокращении местных авиаперевозок.

1989 г. остановка производства нескольких типов пассажирских самолетов (Ту-134, Ту-154 и Як-42).



Выпуск не боевых самолетов в СССР в 1976 - 1990 гг. в тоннах.

Кризисные явления в гражданской авиации периода 1980-х

- открыто **218** новых авиалиний.
- дефицит авиационных запчастей достиг **40%** от общего объема потребности.
- 25%** рейсов отменялось по техническим причинам.

1991 г. упразднение Министерства гражданской авиации СССР.

- ликвидировано Главное управление гражданского воздушного флота.
- территориальные управления гражданской авиации преобразованы в самостоятельные авиапредприятия.
- начался процесс раздела имущества между союзными республиками.

Слайд 21

В начале 1980-х «Аэрофлот» достиг пика развития, открыв новые магистральные линии и усилив присутствие в Сибири и на Дальнем Востоке за счет современных самолетов. Однако к середине десятилетия отрасль столкнулась с кризисом: устаревшая техника, дефицит запчастей и износ инфраструктуры привели к массовому простоя воздушных судов.

В 1990 - 1991 гг. начался распад единой системы: упразднение Министерства гражданской авиации и преобразование территориальных управлений в самостоятельные компании. Раздел имущества между республиками, прекращение централизованного финансирования и распад системы обслуживания вызвали резкое сокращение перевозок и рост аварийности. К концу 1991 года большинство новых авиаперевозчиков оказались финансово и технически несостоятельными.

«Аэрофлот» в первой половине 1990-х гг.

В 1991 г. в России вместо упразднённого Министерства гражданской авиации СССР был образован **Департамент воздушного транспорта Министерства транспорта РФ**. Директором департамента был назначен Александр Александрович Ларин.

1990 - 1993 годы – обвальное падение безопасности полетов.

Показатель числа жертв на 100 млн. пассажиро-километров в 3-6 раз превысил средний уровень по странам ИКАО.

1993 год – гиперинфляция и хаотичный рост.

Цены на авиакеросин выросли в 200 раз по сравнению с 1991 годом, что сделало эксплуатацию авиатехники крайне дорогой.

В 1993 г. было зарегистрировано 250 авиакомпаний.

В 1994 г. – 413 авиакомпаний.

1995 год – дно кризиса.

Объем пассажирских перевозок в России рухнул до 31 миллиона человек (для сравнения: в 1990 году в РСФСР было перевезено 86 млн пассажиров).

Эта цифра символизирует итог первой половины 90-х: авиация из массового вида транспорта превратилась в элитный и малодоступный.



Александр Александрович Ларин (1946 г.р.), директор Департамента воздушного транспорта (1991 - 1992 гг.)

Слайд 22

Единый «Аэрофлот», крупнейший в мире авиаперевозчик, рассыпался на сотни разрозненных авиакомпаний. В России была сделана первая попытка взять управление отраслью в новых условиях. Был создан Департамент воздушного транспорта. Однако уже с 1992 года наблюдалось резкое падение объемов перевозок, закрытие местных авиалиний, рост аварийности и криминализации.

«Аэрофлот» в современное время

«Аэрофлот» – крупнейшая российская авиакомпания. В состав одноименной Группы также входят авиакомпании «Россия» и «Победа».

Российский авиапарк в значительной степени состоит из иностранной техники и, соответственно, зависит от импортных комплектующих – около **80%** самолетов **иностранного производства**, вертолетов – **более 10%**.



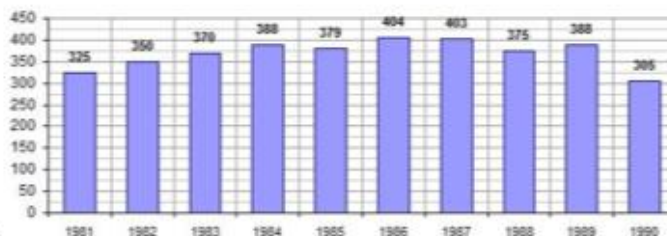
Слайд 23

Гражданская авиация России продолжает развиваться. Современные самолеты демонстрируют стремление страны к созданию конкурентоспособной авиационной техники. Россия активно сотрудничает с международными партнерами, что способствует интеграции в глобальную авиационную систему.

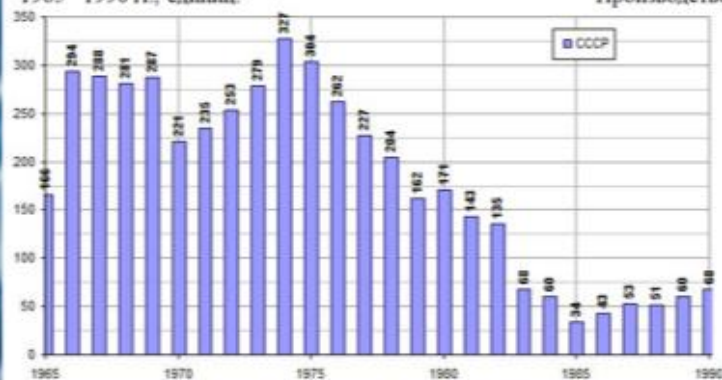
Итоги гражданской авиации в СССР

На момент распада СССР в «Аэрофлоте» работало, по разным оценкам, от 400 до 500 тысяч человек, из них около 32000 были пилотами. В его составе на конец 1980-х насчитывалось чуть более 330 лётных отрядов и около 20 отдельных авиационных эскадрилий

В состав гражданской авиации СССР на конец 1991 г. входило около 8400 пассажирских самолётов и более 3500 вертолётов



Производство пассажирских самолётов в СССР в 1965 - 1990 гг., единицы.



Производство вертолётов в СССР в 1981 - 1990 гг., единицы.

Всего советскими авиазаводами в 1945 - 1991 гг. построено около 49000 летательных аппаратов гражданского и двойного назначения

Приведённые данные взяты из книги И.Г. Калабекова «СССР и страны мира в цифрах», 2023 г.

Слайд 24

Несмотря на начальное отставание от ведущих мировых держав в области гражданской авиации, СССР смог добиться выдающихся результатов в данной отрасли. Была создана обширная воздушная сеть, связавшая огромную страну и обеспечившая массовые перевозки. Советские конструкторы создавали надежные и функциональные самолеты своего времени.

Однако «Перестройка» и последовавший за ней распад Советского Союза нанесли по гражданской авиации сокрушительный удар: стремительная деиндустриализация, уничтожение не только производственной, но и научной, конструкторской, испытательной базы, стремительный отток из отрасли грамотных и подготовленных специалистов.

Сохранение памяти о гражданской авиации в СССР



Музей гражданской авиации,
г. Ульяновск, 1983 г.



Музей ОКБ А.Н. Туполева г. Москва,
1972 г.



Валерий Павлович
Чкалов
(1904 - 1938 гг.) –
советский лётчик-
испытатель, Герой
Советского Союза
(1936 г.).
Фото 1938 г.

Много служб нас в полёт провожали,
Мы им всем от души благодарны
И родным, что всегда нас так ждали,
Вот поэтому жизнь была яркой.



Экраноплан «Орлёнок» в парке
«Северное Тушино», г. Москва, 2007 г.



Улица, названная в честь Валерия
Павловича Чкалова в 1938 г., г.
Москва

Отмечаем все мы юбилей,
Ведь сто лет авиации нашей.
Быть с друзьями всегда веселей,
После встреч жизнь становится краше!

Поздравляю нас всех со столетием!
Всем здоровья и счастливо жить,
Буду вновь собирать вас на встречу я,
Раз бы десять ещё пригласить!

Отрывок из стихотворения Василия
Иванова, посвящённого 100-летию
гражданской авиации, 2023 г.

Слайд 25

Гражданская авиация была символом мощи и единства СССР, связавшим воедино её бескрайние просторы. Память о деятельности советского «Аэрофлота» сохраняется в разных формах: стихотворениях, музеях, памятниках, улицах, названных в честь выдающихся личностей. На слайде представлены некоторые примеры.

Список источников и литературы:

1. Авдеенко П.Г., Артамонов В.И., Васильев Н.И. [и др.]; под ред. Бугаева Б.П. История гражданской авиации СССР: научно-популярный очерк. М., 1983 // <https://search.rsl.ru/ru/record/01001127831>
2. Баранов М.И. Авиаконструктор Андрей Туполев и его свершения в самолетостроении // Антология выдающихся достижений в науке и технике. 2019. №48 // <https://cyberleninka.ru/article/n/antologiya-vydavushchisya-dostizheniy-v-nauke-i-tehnike-chast-48-aviakonstruktor-andrey-tupolev-i-ego-sversheniya-v-samoletostroenii>
3. Елисеев Б.П. Становление отечественной гражданской авиации: юридические аспекты // Научный вестник МГТУ ГА. 2023. Т. 26. №1 // <https://cyberleninka.ru/article/n/stanovlenie-otechestvennoy-grazhdanskoy-aviatsii-yuridicheskie-aspekty>
4. Котов Н. А. История гражданской авиации в России. СПб., 2007 // <https://textarchive.ru/c-2411798.html>
5. Свищев Г.П. Выдающийся инженер нашего времени // Ученые записки ЦАГИ. 1978. Т. 9. № 5 // <https://cyberleninka.ru/article/n/vydavushchiy-sya-ingener-nashego-vremeni-viewer>
6. Соболев Д.А. История «Аэрофлота» (1932 - 1991 гг.) // Вопросы истории естествознания и техники. 2022. №3 // <https://vietmag.org/s020596060021639-4-1/>
7. Филиппов В.В. Дорога в небо – Красноярск, 2012 // https://ivak.spb.ru/wp-content/uploads/2017/02/filippov_doroga_v_nebo.pdf
8. Хороших В.А. Деятельность Я.И. Рапопорта по созданию учебных заведений «Аэрофлота» в послевоенное время // Национальная ассоциация учёных (НАУ). 2015. №7(12) // <https://cyberleninka.ru/article/n/devatelnost-ya-i-rapoporta-po-sozdaniju-uchebnykh-zavedeniy-aeroflota-v-poslevoennoe-vremya-viewer>

Слайд 26

Наш доклад основывается на данных источниках и литературе.

1. Авдеенко П.Г., Артамонов В.И., Васильев Н.И. [и др.]; под ред. Бугаева Б.П. История гражданской авиации СССР: научно-популярный очерк. М., 1983 // <https://search.rsl.ru/ru/record/01001127831>
2. Баранов М.И. Авиаконструктор Андрей Туполев и его свершения в самолетостроении // Антология выдающихся достижений в науке и технике. 2019. №48 // <https://cyberleninka.ru/article/n/antologiya-vydayushchisya-dostizheniy-v-nauke-i-tehnike-chast-48-aviakonstruktor-andrey-tupolev-i-ego-sversheniya-v-samoletostroenii>
3. Елисеев Б.П. Становление отечественной гражданской авиации: юридические аспекты // Научный вестник МГТУ ГА. 2023. Т. 26. №1 // <https://cyberleninka.ru/article/n/stanovlenie-otechestvennoy-grazhdanskoy-aviatsii-yuridicheskie-aspekty>

4. Котов Н. А. История гражданской авиации в России. СПб., 2007 // <https://textarchive.ru/c-2411798.html>
5. Свищев Г.П. Выдающийся инженер нашего времени // Ученые записки ЦАГИ. 1978. Т. 9. № 5 // <https://cyberleninka.ru/article/n/vydayuschiysya-inzhener-nashego-vremeni/viewer>
6. Соболев Д.А. История «Аэрофлота» (1932 - 1991 гг.) // Вопросы истории естествознания и техники. 2022. №3 // <https://vietmag.org/s020596060021639-4-1/>
7. Филиппов В.В. Дорога в небо – Красноярск, 2012 // https://ivak.spb.ru/wp-content/uploads/2017/02/filippov_doroga_v_nebo.pdf
8. Хороших В.А. Деятельность Я.И. Рапопорта по созданию учебных заведений «Аэрофлота» в послевоенное время // Национальная ассоциация учёных (НАУ). 2015. №7(12) // <https://cyberleninka.ru/article/n/deyatelnost-ya-i-rapoporta-po-sozdaniyu-uchebnyh-zavedeniy-aeroflota-v-poslevoennoe-vremya/viewer>

Спасибо за внимание!



Валерия Калмыкова
ТМ-24



Алина Дорошук
ТМ-24



Елизавета Мохрова
ТМ-24



Иван Гнидин
ТМ-24



Слайд 27

Спасибо за внимание!

Резюме для СМИ

Российское акционерное общество Добровольного воздушного флота «Добролёт» было создано 17 марта 1923 года. В ходе некоторых преформирований в феврале 1932 года в СССР было организовано Главное управление гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) при Совете народных комиссаров, а с 26 марта того же года оно получило сокращенное наименование «Аэрофлот».

Несмотря на начальное отставание от ведущих мировых держав в области гражданской авиации, Главное управление гражданского воздушного флота СССР смогло добиться выдающихся результатов: был совершён исторический рекордный перелет из Москвы в США на советском самолете ТБ-1 еще в 1929 году; а позднее было открыто регулярное авиасообщение с США в 1959 году; «Аэрофлот» первым в мире ввел в регулярную эксплуатацию реактивный авиалайнер Ту-104 в 1956 году, открыв новую эру в пассажирских перевозках.

Достижения гражданской авиации подчеркивали статус научно-технического прогресса и внешнеполитического влияния СССР на мировой арене.