

гия приобретает все более и более самостоятельный образ, не нуждающийся в жестком протекционизме государства.

Особенную роль сыграла политическая игра Никиты Сергеевича Хрущева. Реформирование системы управления в 50-е годы проходило под знаком критики сталинизма и возвращения к ленинским принципам. Именно поэтому реформа, предпринятая Хрущевым в 1957 году, предусматривала отказ от отраслевой системы управления через министерства, созданной еще в 30-е гг. и переход к территориальной системе управления, к возрождению территориальных Советов народного хозяйства, существовавших с 1917 года по 1932 год. Считалось, что это приблизит управление к производству и позволит сократить бюрократический аппарат.

В 1961 году возникает и «соборный» орган управления металлургией – Уральский совет по координации и планированию работы совнархозов. Проводится экономическое районирование промышленности дезорганизовавшее централизованную систему управления.

*А. А. Конов*

## **РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА УРАЛЕ В 1950-Е ГГ.**

В 1951 г. в развитии транспортной системы СССР наступил качественно новый этап, когда преимущественное развитие получили новые, прогрессивные виды транспорта. Формируется сеть новых видов транспорта и транспортная система СССР из двухвидовой, каковой она была в довоенные годы, превращается в многовидовую систему, включающую семь видов транспорта: железнодорожный, внутренний, водный, морской, трубопроводный, газопроводный, воздушный, автомобильный.

Принципиальным отличием развития транспортной системы СССР в 1950–1960 гг. явилось повышение интенсивности использования путей сообщения. Этот процесс коснулся всех видов транспорта.

Директивами о пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР на 1951–1955 гг., утвержденными XIX съездом партии, планировалось увеличение грузооборота гражданской авиации не менее чем в два раза. Для обеспечения выполнения этой задачи в директивах предусматривалось: «Значительно увеличить парк транспортных самолетов гражданского воздушного флота, а также сеть воздушных линий и аэропортов, оборудованных для круглосуточной работы». Было решено не строить многоместные самолеты с поршневыми двигателями, а сосредоточить усилия на создании реактивных пассажирских и грузовых самолетов, обладающих значительно более высокими грузоподъемностью, скоростью и экономностью. 50-е гг. стали периодом массовой замены винтовых самолетов реактивными и турбовинтовыми. Создание и ввод в эксплуатацию пассажирского самолета ТУ-104 открыло новую страницу в истории отечественного воздушного транспорта – эру реактивной гражданской авиации. В 1955–1960 гг. были созданы крупные пассажирские самолеты ТУ-114, тяжелые турбовинтовые самолеты ИЛ-18 и АН-10, турбореактивный воздушный корабль ТУ-124.

Излагая причины перехода отечественного Гражданского воздушного флота в 1955–1960 гг. на эксплуатацию реактивных и турбовинтовых самолетов, советские исследователи сходятся в следующем:

Интересы быстро развивающегося народного хозяйства потребовали решительного ускорения темпов развития Гражданского воздушного флота, оснащения его новой техникой. Созданные в первые послевоенные годы пассажирские самолеты ИЛ-12 и ИЛ-14 с поршневыми двигателями не смогли справиться с растущим пассажирским потоком на магистральных линиях. Их скорость, комфортабельность, производительность уже не отвечали возросшим требованиям.

Необходимо было увеличить высоту полета до 10–11 км для повышения безопасности полета, особенно при полетах над горными массивами.

Главным фактором в развитии гражданской авиации на Урале в указанный период явилась ключевая роль промышленного Урала в экономике страны. Стала необходимой организация воздушных связей Москвы с Уралом и Западной Сибирью как крупными административными и индустриальными центрами страны. Это вызывало необходимость повышения оперативности и эффективности руководства и управления социалистическим строительством, ускорения перевозок людей, почты, важных и срочных народнохозяйственных грузов.

Резко возросла роль индустриального Урала в связи со значительными изменениями в размещении производительных сил страны. Общеизвестно, что в годы войны к построенным здесь предприятиям тяжелой промышленности и машиностроения добавились эвакуированные из западных и центральных областей оборонные заводы. Соответственно возросла потребность предприятий в авиационных перевозках.

Внедрение реактивных самолетов и увеличение интенсивности движения повысили пропускную способность авиалиний. По мере поступления на союзные трассы реактивных самолетов поршневые самолеты Ли-2, ИЛ-12 и ИЛ-14 передавались на местные воздушные линии, сеть которых в связи с бурным развитием производительных сил в целом ряде районов страны продолжала быстро расширяться. Реактивная гражданская авиация на Урале могла появиться не раньше 1959 г. Только в 1959 г. на ТУ-104 начали выполняться рейсы по авиалинии Тбилиси–Свердловск.

Такая поздняя дата появления реактивной авиации на Урале объясняется следующими обстоятельствами. Для обеспечения эксплуатации самолета ТУ-104 требовалось реконструировать взлетно-посадочные полосы в ряде аэропортов, построить рулежные дорожки, самолетные стоянки и многие другие объекты. Исследователь уральской гражданской авиации В. Дебердеев сообщает: «В 1954 г. почва на летном поле Кольцово продолжала оставаться болотистой. ... Надо было провести большие дренажные работы, укрепить грунт на самолетных стоянках».

В 50-е гг. произошли изменения и в организации эксплуатации пассажирских самолетов. До 1953 г. в Аэрофлоте существовала система закрепления летных экипажей и технического персонала за конкретным самолетом. Коллегия Главного Управления Гражданского воздушного флота в своих решениях от 29 октября 1953 г. и 16 апреля 1954 г. утвердила мероприятия по дальнейшему увеличению налета часов на самолет и переходу летного состава на нормированный рабочий день. После 1955 г. на полеты сменными экипажами перешли и уральские управления Гражданского воздушного флота. Это была более совершенная

система использования самолетов, повысившая производительность труда и облегчившая условия работы летного состава.

В 1953 г. Аэрофлот отказался от бригадно-узлового метода ремонта самолетов и освоил поточно-стендовый метод ремонта авиатехники, внедрение которого давало возможность наладить более четкий ритм производства, изжить элементы штурмовщины, значительно повысить производительность труда. Это значительно сократило срок пребывания авиатехники в ремонте.

В директивах съезда по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956-1960 гг. перед воздушным транспортом ставились задачи: «Увеличить за пятилетие грузооборот в два раза и объем пассажирских перевозок примерно в 3,8 раза. Внедрить в эксплуатацию на магистральных воздушных линиях скоростные многоместные пассажирские самолеты».

Первым самолетом, который по Директивам XX съезда КПСС внедрялся в эксплуатацию на магистральных воздушных линиях, был реактивный самолет ТУ-104. Его выход на трассы требовал коренной перестройки работы практически всех служб, качественных изменений в эксплуатации самолетов, двигателей и наземного оборудования, разработки и применения новых форм и методов труда на авиапредприятиях.

Значительный рост интенсивности движения реактивных самолетов потребовал коренной реорганизации службы движения. В короткий срок была перестроена работа диспетчерской службы на всех основных воздушных трассах, проходивших через зону Московской диспетчерской службы, созданы вспомогательные районные диспетчерские пункты (ВРДП). Организованы главные районные диспетчерские пункты (ГРДП), на которые возлагались руководство и контроль за движением транспортных самолетов всех ведомств на воздушных трассах СССР.

За годы шестой пятилетки самолетный парк Аэрофлота составляли: магистральные самолеты ТУ-114, ТУ-104, ИЛ-18, АН-10 и самолеты местных воздушных линий АН-24, ИЛ-14, Ли-2, АН-2.

В 60-е гг. на линиях Гражданского воздушного флота, помимо вышеупомянутых самолетов, появилось второе поколение скоростных пассажирских самолетов.

*О. И. Ган*

## **ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ СТАРОПРОМЫШЛЕННЫХ РАЙОНОВ УРАЛА И ФОРМИРОВАНИЕ НОВЫХ ПОДХОДОВ В ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ В 80-Х – 90-Х ГОДАХ XX ВЕКА**

Тенденции мирового развития, интеграционные процессы требуют формирования единой комплексной экологической политики в глобальном масштабе. Сегодня нельзя рассматривать ухудшение экологической обстановки в отдельных регионах как проявление только локального кризиса. Исторический опыт свидетельствует, что подобная ситуация способна перерасти в глобальную и координально ухудшить экологическую ситуацию на обширной террито-