

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ИРКУТСКИЙ ФИЛИАЛ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»
(МГТУ ГА)

ОБЩЕСТВО И ЛИЧНОСТЬ: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ИСТОРИЧЕСКИЙ ПОДХОД

СБОРНИК ТРУДОВ
XIV НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ СТУДЕНЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
25 НОЯБРЯ 2021 г.

ИРКУТСК

2021

УДК 009

ББК 60

Редакционная коллегия

Ответственный редактор – Нурпиисова Е.М., заместитель директора Иркутского филиала МГТУ ГА по учебно-воспитательной, социальной и профориентационной работе, кандидат исторических наук.

Редактор – Какаулина С.Т.

Члены редколлегии:

Астраханцев О.Н., заведующий кафедрой ГСПД, доктор исторических наук, доцент;

Портнова Т.Ю., доцент кафедры ГСПД, кандидат филологических наук, доцент;

Сергеева М.Н., заместитель начальника управления воспитательной, социальной и профориентационной работы.

Общество и личность: современные тенденции и исторический подход. Сборник трудов XIV научно-практической студенческой конференции. 25 ноября 2021 г. – Иркутский филиал МГТУ ГА. 2021. – 129 с.

В сборник включены материалы докладов участников XIV научно-практической студенческой конференции «Общество и личность: современные тенденции и исторический подход», состоявшейся 25 ноября 2021 года.

В конференции приняли участие обучающиеся общеобразовательных организаций, организаций среднего профессионального образования, студенты образовательных организаций высшего образования Иркутской области.

СБОРНИК ИЗДАЕТСЯ В АВТОРСКОЙ РЕДАКЦИИ.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

СОДЕРЖАНИЕ

Обращение к авторам и участникам конференции.....	5
Информация для поступающих на обучение в Иркутский филиал МГТУ ГА.....	7
Быт советских граждан. Автор Е. Е. Алексеенко, научный руководитель Н. В. Арефьева.....	9
БАМ – потенциал развития страны. Автор Р. А. Борисов, научный руководитель: И. Р. Зарубин.....	15
Гражданская авиация СССР в послевоенный период. Автор М. А. Бартошко, научный руководитель: О. Н. Астраханцев.....	20
Социально-политические причины распада СССР. Автор А. В. Горюнова, научный руководитель: Н. Н. Фитисова.....	30
История гражданской авиации СССР. Зарождение отрасли. Автор С.С. Дряхлов, научный руководитель: О.Н. Астраханцев.....	35
Загадки беловежского предательства: как разрушили СССР. Автор А. В. Кошкарёва, научный руководитель: О. В. Усик.....	43
Сибирский подъемный кран. Автор К. В. Кузнецова, научный руководитель: Н. Б. Кузнецова.....	49
Авторская песня – культурная ценность советского общества. Автор Я. А. Новицкая, научный руководитель: Н. Н. Фитисова.....	56
Была ли возможность спасти СССР? Автор К. И. Полубенцева, научный руководитель: О. В. Усик.....	61
Развитие советского спорта в ретроспективе из сегодняшнего дня. Автор А. Е. Потылицын, научный руководитель: Н. Н. Фитисова.....	65
Сострадание как составляющее нравственности СССР (на примере художественных произведений). Автор А. М. Чепрасов, научный руководитель: Д. В. Савельева.....	70
Культура в СССР. Автор. Е. С. Семахина, научный руководитель: Н. В. Арефьева.....	74

Советское изобразительное искусство. Автор А. А. Трошин, научный руководитель: А. Л. Глушинская.....	81
Становление и развитие советской архитектуры. Автор Н. Б. Унжуева, научный руководитель: Н. Н. Фитисова.....	84
Правовое воспитание молодежи в постсоветском пространстве. Автор А.А. Нурпиисов, научный руководитель: Е.М. Нурпиисова.....	91
История развития правил дорожного движения в России, авторы Н. М. Теплых, Р. А. Рууз, научный руководитель: Е.М. Нурпиисова.....	95
Страницы истории «ЗИЛа». Автор Т. П. Хачатурян, научный руководитель: О. Н. Астраханцев.....	103
Малая авиация Сибири. Авторы И. В. Копылов, А. А. Берестнев, научный руководитель: О. Н. Астраханцев.....	108
Уважаем прошлое, ценим настоящее, верим в будущее. Автор А.В. Чабанов, научный руководитель Е.В. Шатилова.....	115
Культура в СССР. Авторы Р. Д. Кузьмин, И. А. Козакевич, научный руководитель: О. В. Горовая.....	117
Flying camel. Автор Е.Д. Тумурова, научный руководитель Н.Б. Кузнецова.....	123

ДОРОГИЕ АВТОРЫ И УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ

Иркутский филиал ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет гражданской авиации» (МГТУ ГА) приветствует участников XIV совместной с обучающимися общеобразовательных организаций, научно-практической студенческой конференции: «Общество и личность: современные тенденции и исторический подход», посвященной 30 – летию с момента распада СССР.

В 2021 году исполнилось тридцать лет с момента распада СССР. Разрушение «советской империи» началось еще в конце 1980-х годов, но именно в 1991 году произошел ряд знаковых событий, которые привели к крушению Советского Союза.

Конференция ставит своей целью рассмотреть предпосылки и следствия распада СССР, а также мировой системы социализма в конце 1980-х - начале 1990-х годов. Кроме того, на обсуждения предлагаются темы связанные с периодом существования Союза Советских Социалистических Республик, которые помогут современной молодежи лучше узнать и понять историю СССР и России в целом.

Конференция «Общество и личность: современные тенденции и исторический подход», стала общеобразовательным проектом, который пропагандирует лучшие достижения школьников и студентов, формирует научно-творческие связи с общеобразовательными организациями Иркутской области, реализует принцип преемственности основных образовательных программ среднего образования, среднего профессионального образования и высшего образования.



Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА) - единственная за Уралом, подведомственная Росавиации образовательная организация, реализующая подготовку всех видов авиационных специалистов, от техников, подготавливаемых по программам среднего профессионального образования до инженеров, подготавливаемых по программам высшего образования. Также филиал проводит повышение квалификации и переподготовку работников авиапредприятий, расположенных на территории Дальнего Востока до Урала.

Иркутский филиал МГТУ ГА - это:

- ▶ Более 1700 студентов и курсантов.
- ▶ 3 факультета:
 - Эксплуатации летательных аппаратов;
 - Авиационных систем и комплексов;
 - Сервиса на транспорте.



▶ 5 кафедр высшего образования и 3 отделения среднего профессионального образования.

▶ Базовая кафедра на базе предприятий: «Международный аэропорт Иркутск», а/к «Ангара», а/к «Ираэро», «Аэронавигация Восточной Сибири».

- ▶ Учебный аэродром.
- ▶ Центр обучения авиационных специалистов.
- ▶ Центр дополнительного профессионального образования.



▶ Учебно-тренажерный центр.

▶ Собственный научный журнал "Crede Experto".

Материальная база Иркутского филиала МГТУ ГА по образовательным программам высшего образования и среднего профессионального образования включает:

- ▶ 5 учебно-лабораторных корпусов общей площадью 21634 кв.м.
- ▶ Учебный аэродром площадью 55000 кв.м., на котором расположены 13 учебных воздушных судов: Ил-76Т – 1 ед.; Ту-154Б – 2 ед.; Ан-24/26 – по 1 ед.; Ми-8Т – 5 ед.; Ан-2 – 3 ед.
- ▶ 4 процедурных тренажера (FPTD): Airbus-320/330 (2 ед.), Boeing-737NG, Ан-148.
- ▶ Современная учебно-лабораторная база для подготовки авиационных специалистов эксплуатационной направленности.
- ▶ 3 студенческих общежития на 770 мест общей площадью 11810 кв.м.
- ▶ Комбинат питания, клуб «Орбита».

За 55-летний период своей деятельности Иркутский филиал МГТУ ГА накопил богатейший педагогический опыт по эксплуатации авиационной и космической техники, сохранил лучшие традиции гражданской авиации, стабильно развивается и идет в ногу со временем и самой гражданской авиацией.

ИРКУТСКИЙ ФИЛИАЛ
федерального государственного бюджетного образовательного учреждения
высшего образования
«МОСКОВСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО
УНИВЕРСИТЕТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)

Проводит набор на очную и заочную формы обучения по образовательным программам:

высшего образования

25.05.03 Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования (уровень подготовки - специалитет, срок обучения 5 лет по очной и 5 лет 6 месяцев по заочной форме обучения).

25.03.01 Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей (уровень подготовки – бакалавриат, срок обучения 4 года по очной и 4 года 6 месяцев по заочной форме обучения).

25.03.02 Техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов (уровень подготовки - бакалавриат, срок обучения 4 года по очной и 4 года 6 месяцев по заочной форме обучения).

23.03.01 Технология транспортных процессов (уровень подготовки - бакалавриат, срок обучения 4 года по очной и 4 года 6 месяцев по заочной форме обучения).

среднего профессионального образования

25.02.01 Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей (квалификация – техник, срок обучения 2 года 10 месяцев по очной, 3 года 10 месяцев по заочной форме обучения).

25.02.03 Техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов (квалификация – техник, срок обучения 2 года 10 месяцев по очной форме обучения).

25.02.08 Эксплуатация беспилотных авиационных систем (квалификация - техник, срок обучения 2 года 10 месяцев по очной форме обучения).

43.02.06 Сервис на транспорте (по видам транспорта), (квалификация – специалист по сервису на транспорте, срок обучения 1 год 10 месяцев по очной форме обучения).



Зачисление на программы высшего образования проводится по результатам ЕГЭ, а также по результатам вступительных испытаний по предметам математика, русский язык, физика или информатика и информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) на выбор.

Зачисление на программы среднего профессионального образования проводится по результатам конкурса аттестатов среднего общего образования (11 классов) или по результатам конкурса дипломов о профессиональном образовании (по среднему баллу).

Обучение проводится на бюджетной и договорной основе. Иногородние обучающиеся очной формы обучения обеспечиваются общежитием. Лица, обучающиеся на бюджетной основе обеспечиваются бесплатно питанием и форменным обмундированием*. На все специальности и направления подготовки принимаются лица мужского и женского пола без ограничения по возрасту.

Прием документов, необходимых для поступления на обучение по очной и заочной формам осуществляется **ежегодно в единые сроки с 20 июня**.

*Обеспечение форменным обмундированием не осуществляется для лиц, обучающихся по направлению подготовки/специальности 23.03.01; 43.02.06.



БЫТ СОВЕТСКИХ ГРАЖДАН

Выполнила: Е. Е. Алексеенко

ФГБОУ ВО ИрГУПС «Сибирский колледж транспорта и строительства»
г. Иркутск

Научный руководитель: Н. В. Арефьева

В статье предпринята попытка освятить вопрос о быте советских граждан. Рассмотрены такие моменты как – жилье советского человека, интерьер этого жилища, материальные возможности советских людей их привычки и обыденная жизнь.

Ключевые слова: экспозиция, традиции, интерьер, разливное молоко, советский быт, субкультура, толерантность.

Исследования показали, что в последнее время отмечается повышенный интерес к историческим событиям, кинематографу, искусству и быту СССР. В городах создаются музеи Советского Союза, а в виртуальном пространстве – сайты и тематические экспозиции. Телевидение предлагает циклы публицистических передач о советском образе жизни, моде, бытовых и культурных традициях. Предметы советского быта – мебель, утварь, текстиль, геральдическая атрибутика, плакатная графика используются в оформлении современных стилизованных интерьеров, а словосочетание «советский стиль» уже вошло в общеупотребительный обиход.

За триумфальной победой в Великой Отечественной войне советский народ ожидало тяжелое время разрухи и восстановления. Сиротство, голод, нищета, преступность – все эти явления расцвели буйным цветом. Однако советское государство пыталось справиться с этими трудностями, и быт людей постепенно начал налаживался. Общество верило в лучшее и старалось внести свой вклад в развитие державы. Так, Г. М. Маленков, на сессии Верховного Совета СССР в 1953 г. предложил «резко повысить обеспеченность населения продовольственными и промышленными товарами: мясом, рыбой, маслом, сахаром, кондитерскими изделиями, тканями, одеждой, обувью, посудой, мебелью» [Правда, 1953]. Д. Т. Шепилов, возглавлявший газету «Правда», тоже уделил внимание бытовым проблемам: «Мы теперь займёмся наконец-то

бытом. И не только стандартные, не отличимые одно от другого платья будут. И каждый из нас станет покупать себе такое, какое отвечает нашим габаритам (размерам плеч, талии, бедер и так далее), но и вкусам, моде» [Аксютин, 2000, 57].

В тесноте, да не в обиде

Советский человек любил соседей, и соседи его любили, потому что в коммунальной квартире по-другому было не прожить. Сколько семей живет в одной квартире – было видно еще с порога. Возле входной двери располагалось несколько кнопок звонков с фамилиями семей и указанием сколько раз кому звонить. А дальше располагался длинный коридор-пенал с одним окном и кучей комнат, также одним туалетом и ванной на несколько семей. Что важно, у каждой семьи было своё сиденье для унитаза. Уборка квартиры проходила по очереди, на стене висел график дежурств. Готовили жильцы на общей кухне, а питались в своих комнатах. Далее появились сталинские дома или «сталинки», получившие свое имя в честь И. В. Сталина. Теперь основным типом советского жилья была объявлена индивидуальная комфортабельная квартира. Каменные, декорированные дома с богатыми, по советским меркам, квартирами строились на главных улицах городов. Толстые стены, хорошая звукоизоляция вместе с высокими потолками и полным набором коммуникаций - живи и радуйся! Но для того, чтобы получить такую квартиру, надо было быть видным представителем творческой или научной интеллигенции. Не всё так легко! Поэтому простые граждане продолжали жить в коммуналках, своим большим квартирным семейством. Богачи же тем временем заставляли свои владения коллекционным фарфором ленинградской фабрики, блестящей люстрой и абажуром. С 1955 года при Н. С. Хрущёве появляется новая эпоха строительства домов. Начинается масштабное переселение советских горожан, выживающих в условиях «как повезёт», в новые квартиры, получившие прозвище «хрущёвок». Идея заключалась в том, чтобы у каждой семьи было хоть скромное, но своё отдельное жильё. Конечно, квартира была далека от идеала: маленькая, с низкими окошками, микроскопическими прихожими и

кухнями, напоминающими скорее кладовки. Квартиру нельзя было купить, её получали бесплатно, но жильё квартиросъёмщику давали не в собственность, а на правах аренды. Пожил – передай другому. Конечно, строительство домов росло в огромном темпе и, со временем, люди из маленьких «кладовок» переезжали в квартиры с индивидуальным санузлом и остальными удобствами. Хоть жильцы и не могли полностью распоряжаться своей недвижимостью, зато могли создавать уют и интерьер на свой «вкус и цвет».

Красиво жить не запретишь

Бессменный атрибут советского дизайна – это ковёр-пылесборник с псевдовосточными узорами на стене. Из-за плохой звукоизоляции панельных хрущёвок было слышно, как храпит сосед, а ковры на стене приглушали эти звуки. А без полированного серванта или громоздкой «стенки» советский быт вообще невозможно представить! Где же ещё хранить дефицитный хрусталь, полное собрание сочинений, множество пластинок и фарфоровые статуэтки? Вместители все нужных и ненужных вещей в квартире одновременно выступало в роли витрины, демонстрирующей все ценности, которые смогла накопить семья. Телевизором считался огромный ламповый агрегат, который устанавливался на четыре отдельные ножки. Также советский интерьер трудно представить без скатертей на столах. Ими также закрывались все крупные предметы. Для этих целей у каждой хозяйки был целый набор различных кружев. В СССР выпускалась хорошая мебель. Были и произведения искусств. Совмещая всего понемногу, умельцы создавали свой интерьер, который впоследствии и называли советским.

Жизнь за 1 рубль

При относительно небольших зарплатах, граждане Советского Союза могли спокойно посещать кино, периодически пользоваться услугами такси, посидеть с друзьями и родственниками в ресторане. Люди планировали отпуска и ездили на курорты, естественно при этом им хватало и на обычные покупки в магазинах. Также, граждане СССР не платили за обучение и лечение, а зарплату получали вовремя. Никто и не знал слова «безработица»! Поэтому

многие люди ностальгируют по данным временам, так как большую часть забот о работе, жилье и прочем социальном обеспечении брал на себя Советский Союз. Советские цены на продукты многим навсегда врезались в память, так как они не менялись десятилетиями. Докторская колбаса стоила 2 рубля 30 копеек за кило, разливное молоко продавалось за 28 копеек за литр, десяток яиц за 90 копеек, а булка хлеба стоила 28 копеек.

Что можно было купить за 1 рубль: 4 лотерейных билета; 100 штук спичечных коробка; 50 школьных тетрадей; 50 звонков по телефону-автомату; трамвай - 3 копейки (33 поездки), троллейбус - 4 копейки (25 поездок), автобус - 5 копеек (20 поездок); 2 пачкипельменей «Русские» по 50 копеек пачка; 25 пирожков с капустой, с картошкой, с рисом, яйцом и с повидлом (4 копейки за штуку) и многое другое.

Мода моду погоняет

Сразу же после Октябрьской революции власть взяла под контроль моду. Одежда становилась незатейливой, более простой, чем во времена Российской империи. Женщина должна была выглядеть как гражданин, на которого можно положиться, который может «строить» социализм. Одной из главных новинок 1920-х годов стал спортивный конструктивизм. Считалось, что одежда должна отвечать конкретным целям: это не украшение, а рабочий инструмент. Мужская одежда осталась практически неизменной: английский костюм и галстук. Единственным изменением было то, что «буржуазный» котелок был вытеснен «пролетарской» кепкой, а в дальнейшем — номенклатурной фуражкой. В этот же период стали появляться платья в стиле «чарльстон», с заниженной талией. Такие платья рассчитывались на крупногабаритных женщин. Очень популярными были шляпы. Также приветствовалось минимум макияжа и аксессуаров. Неотъемлемым атрибутом городских жителей стали кожаные куртки. В 1930-м году вновь стало модно подчёркивать грудь и бёдра. Яркие и пёстрые цвета одежды были вытеснены тёмными. Стало модно осветлять волосы. С конца 1940-х и до 1960-х советская молодёжь осваивала молодёжную субкультуру стиляг, одевающихся остроумно и даже вызывающе. В моду

вошли широкие яркие штаны, мешковатый пиджак, шляпы. Затем появилась мода на узкие брюки с широкими штанинами. В 1970-х с развитием связей с Западом, стали появляться хиппи, появилась мода на джинсы, индийские сари. В кругах интеллигенции стали популярны джемперы-«водолазки», женщины начали носить брючные костюмы. Одежда становилась пестрей. Новинкой для советского человека стала обувь на платформе. Появилась возможность носить юбки любой длины, брюки-клёш и использовать максимум макияжа. При появлении субкультуры панков и металлистов - стала модной причёска «ирокез» и начёсы, татуировки, кожаные куртки-косухи с шипами, заклёпками и цепями. Затем при стиле диско появились атласные и блестящие ткани, мех. Стало популярно использовать различные аксессуары. В 1990-е у девушек появилась мода на лосины, у мужчин — на варёные джинсы или «варёнки».

Чудеса техники

Стандартный набор бытовой техники советской семьи, как правило, состоял из телевизора, холодильника, электрической или газовой плиты, утюга, стиральной машины и в редких случаях чего-нибудь еще. Чтобы стать обладателем любого из перечисленных устройств, вся семья подтягивала пояса на несколько месяцев. Но оно того стоило и в один из прекрасных дней в доме появлялось вождеденное чудо техники. Те предприятия, которые выпускали танки, ракеты и самолеты, нередко занимались проектировкой и изготовлением бытовых приборов. Качество было соответствующим: кое-что свистело, как ракета «земля-воздух», кое-что дребезжало, словно бронированная машина, но функционировало все безукоризненно и надежно. Большого внимания внешнему виду бытовых изделий не уделялось. Тем не менее, время от времени появлялись потрясающие дизайнерские решения, многие из которых и сегодня задают стиль. Многие, наверняка, сейчас вспомнили холодильники марки «ЗИЛ», «Минск», «Бирюса», «Днепр», которые выделялись своей монолитностью и монументальностью. Их технические характеристики были практически идентичными. Среди телевизоров были популярны такие марки, как «Весна» и «Радуга», которые «управлялись» пассатижами из-за частой поломки

переключателей. До сих пор в некоторых домах можно встретить сломанные телевизоры с вязаной салфеткой, которые нашли своё применение в виде тумбочки. В 1925 году в молодой Советской стране появились первые стиральные машины «ЭАЯ-2» и «ЭАЯ-3», значительно облегчившие бытовые обязанности хозяек. Чуть позже появились первые полуавтоматические агрегаты «Аурика», повторявшие формы настоящей космической ракеты. Звук центрифуги и вибрации был такими, что все соседи точно знали, в какой квартире стирают. С 1980-х годов огромной популярностью стали пользоваться стиральные машины «Вятка автомат» и «Малютка», качество стирки которых оставляло желать лучшего. За чистоту в квартирах советских людей отвечали пылесосы «Ракета», «Буран» и «Тайфун». Они полностью оправдывают свои названия, потому что во время их работы хотелось найти укрытие – такой пронзительный и мощный был вой! Но с поставленными перед ними задачами эти пылесосы справлялись на «отлично». Советская бытовая техника уже давно стала раритетом, и не исключено, что в недалеком будущем эксцентричные коллекционеры будут предлагать за хорошо сохранные экземпляры реальные деньги.

Заключение

В мире присутствует неоднозначное мнение о распаде Советского Союза. Но все же многие люди гордятся своей страной, которая одержала великую победу в войне, ценой жизни миллионов людей. Также ценили жизнь СССР за поддержку и помощь со стороны государства: детские сады, школы, которые давали прекрасное образование, трудоустройство для выпускников вузов, забота о пожилых людях: пенсии, путевки в санатории, на отдых. Берет гордость за успехи наших соотечественников в космосе, в музыке, балете, в сфере кино, в бытовой и военной сфере, в спорте. Особенно ценилось многонациональность государства, отсутствие национальных распрей и антагонизмов.

А также главная ценность времен Советского Союза – сам народ. Его чувство справедливости, честность, человечность, мужественность, бескорыстная любовь к Родине и стремление к «светлому будущему». Если

сравнивать советского человека с человеком нашего времени - то можно провести две параллели. Ведь считаю, что советский человек отличается не так степенью, качеством внутренних свобод, как тем, с каким напором, в каких условиях и с какой энергией он эти свободы реализовывает в жизнь. Говорят: «сегодня нет людей с судьбами». Возможно, сегодня нет такой ситуации «несвободы», при которой у человека возникала бы какая-то энергия - когда он пытается состояться, идет напролом и пытается что-то сказать людям и всему миру в целом. Ну а мы же, в свою очередь, в период безвременья и вседозволенности более инфантильны и праздны.

Вот такой СССР - страна счастливых, улыбающихся, простых людей, у которых не обязательно должен быть праздник! Страна трудоголиков, которые не жаловались на судьбу и не говорили, как непросто им живется. Страна энтузиастов, радующихся каждому раннему утру. От советского народа веяло какой-то яркостью, бодростью, неподвластной нашему времени. Даже советские кинофильмы и мультики выражали в себе доброту и толерантность - очень важные принципы, в которых существовал Советский Союз.

Список используемой литературы и источников:

1. Аксютин Ю. В. Хрущевская «оттепель» и общественные настроения в СССР в 1953-1964 гг. / Ю. В. Аксютин. – М.: РОССПЕН, 2000. – 486 с.
2. История отечества: люди, идеи, решения. Очерки истории Советского государства. – М.: Издательство политической литературы, 2017. – 366 с.
3. Речь Председателя Совета Министров Союза ССР товарища Г. М. Маленкова // Правда, 1953. 9 авг.

БАМ – ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ

Выполнил: **Р. А. Борисов**
ГБПОУИО «Иркутский авиационный техникум»
г. Иркутск

Научный руководитель: **И. Р. Зарубин**

В статье рассматривается история строительства Байкало-Амурской железной дороги. Анализируется современное состояние прилегающих к ней территорий. Отмечаются перспективы развития данной магистрали и возможные негативные варианты ликвидации.

Ключевые слова: БАМ; развитие; промышленность; проект; строительство; ресурсы.

БАМ с 1985 года - Байкало-Амурская железная дорога имени Ленинского комсомола - железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. БАМ является восточной частью Великого Северного железнодорожного пути, советского проекта 1928 года.

Есть ли у БАМа будущее, или он является «дорогой в никуда»? По поводу этого вопроса ведутся споры уже не первый год. Зона БАМа - это проблемный регион ресурсного типа с уникальными источниками энергетических и сырьевых ресурсов. По большому же счету регион БАМа, как и вся Сибирь, сейчас является одним из последних и самым крупным резервом развития цивилизации, который к тому же еще не поделен в мировой борьбе за ресурсы выживания. Это одна из последних территорий, куда будут направлены интересы всего человечества в ближайшие десятилетия [1].

Идея строительства Байкало-Амурской железной дороги была заложена ещё в конце XIX века и имела целью хозяйственное освоение северных районов Сибири. Для этого нужно было создать транзитный путь между Тихим океаном и Центральной Сибирью с перспективой продолжения его в западном направлении (Северо-Сибирская железнодорожная магистраль), дать импульс освоению природных ресурсов обширного района, решение проблем военно-стратегического значения. Но такой глобальный проект требовал развитой технической промышленности, которой на тот момент у России не было.

Лишь при советской власти проект был возобновлен. В 1926 году проведена топографическая разведка будущей трассы БАМа и началось строительство. С самого начала встала проблема нехватки рабочих рук, из 25 тысяч удалось привлечь всего 2,5 тысячи человек. Поэтому строительство было

решено продолжить в основном силами заключенных Амурского ИТЛ. В 1937 году определено общее направление трассы БАМа: Тайшет - Братск - северная оконечность Байкала - Тындинский - Усть-Ниман - Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань.

В апреле 1974 года БАМ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, сюда отправляли массы молодых людей на стажировку. БАМ объявлен всесоюзной стройкой, вопрос нехватки рабочих рук был частично решен. В 1977 году была сдана в постоянную эксплуатацию линия Бам - Тында, а в 1979 году линия Тында - Беркакит. Основная часть дороги строилась более 12 лет - с 5 апреля 1972 года по 27 октября 1984 года, а 1 ноября 1989 года весь новый трёх тысячекилометровый участок магистрали был сдан в постоянную эксплуатацию в объёме пускового комплекса.

После завершения строительства магистрали и начало её работы у страны появились новые возможности: получен второй выход в Тихий океан, главная цель, поставленная в начале строительства, была выполнена. Страна получила доступ к уникальным месторождениям каменного угля, железной и медной руды, апатитов, асбеста и других железных ископаемых.

Открытие регулярного движения поездов по всей магистрали позволяет переключить на нее все возрастающий объем грузовых и пассажирских перевозок, разгрузив таким образом работающую с крайним напряжением Транссибирскую магистраль. одновременно значительно снизились расходы на доставку и улучшилось транспортное обслуживание населения ряда отдаленных районов страны [2].

Регион БАМа – это 400-километровый широтный коридор вдоль Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, площадью 1,5 млн. км² вступил в XXI век с весьма плачевными результатами.

На данный момент территория БАМа не имеет своей программы развития. Ее отсутствие привело к невозможности освоения территории. Изначально главной задачей советского руководства было именно строительство магистрали. Освоение региона БАМа программа не охватила,

поэтому регион развивался по общему плану хозяйства. В тот момент было необходимо составить специальную программу, адаптированную под неразвитый регион. В плане развития необходимо сделать акцент на развитии инфраструктуры городов, также других хозяйственных сооружений, а не только на строительстве железной дороги.

В процессе хозяйственного освоения региона БАМа главное значение приобретали вопросы формирования населения, трудовой силы не хватало, а для строительства магистрали необходимы были высококвалифицированные работники. К тому же природные условия крайнего Севера и вечной мерзлоты задерживали строительство. Учитывая слабо населённый характер территории, приоритет межрегиональных миграционных потоков в регион БАМа достигался административно-политическими решениями, поддерживать поток прибывающего населения требовало от государства немалых затрат. После запуска в постоянную эксплуатацию Байкало-Амурской магистрали, правительство сильно сократило финансирование, поэтому произошел отток населения в регионы, лишь некоторая часть строителей осталась проживать в новых городах, прилегающих к железной дороге.

Несмотря на успешный ввод в эксплуатацию магистрали, вопрос строительства нового жилья в городах, расположенных на пути следования магистрали, до сих пор остаётся актуальным. Многие люди живут в ветхом и аварийном жилье. Вследствие этого происходит отток населения от регионов БАМа. Даже в Тынде, амурской столице БАМа, сегодня более 6000 человек проживает в бараках [3].

Другой проблемой хозяйственного освоения региона БАМа является обеспечение продовольствием проживающих здесь людей. При строительстве решались в первую очередь вопросы технического характера, сельское хозяйство же не развивалось. На это также повлияли специфические климатические условия, в которых ведение сельского хозяйства затруднено. Прогрессирующее отставание в развитии сельскохозяйственного производства порождало ряд проблем социального, миграционного, медицинского характера,

которые, в свою очередь, оказывали неблагоприятное влияние на развитие производительных сил. Для развития сельского хозяйства в данном регионе необходимы инвестиции в местные органы власти, кроме этого, нужно учитывать исторический опыт ведения хозяйства коренным населением.

Сейчас в обществе поднимается вопрос о рентабельности региона. Одна позиция предполагает, что БАМ в настоящее время является ошибочным советским проектом без будущего. По их мнению, БАМ не может конкурировать с Транссибом и является убыточной железной дорогой, это связано с понижением цен на некоторые природные ресурсы в конце XX века. Вследствие этого необходимо считать БАМ резервом Транссибирской магистрали. Предполагается полностью разобрать ответвление, сэкономив, таким образом, средства на поддержании эксплуатации магистрали. Крупная ресурсодобыча в районе БАМа в таком случае будет невозможна.

Вторая точка зрения предполагает, что именно Сибирь с её огромным ресурсным потенциалом будет необходима нашей стране в ближайшем будущем. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль может и должна стать одной из главных магистралей подключения России к динамично развивающимся странам, таким как Китай, Япония. В настоящее время Китай планирует начать строительство трансасиатской железнодорожной магистрали, БАМ при этом может служить соединительной железной дорогой, которая свяжет Европу с Юго-восточной Азией. Кроме этого, Байкало-Амурская железная дорога послужит источником добычи полезных ископаемых для России.

Первый вариант развития событий более простой и не требует крупных затрат, однако, не возобновляемые ресурсы будут всё же исчерпаны, в таком случае Сибирь послужит сырьевой базой для их добычи. Перспективное освоение природных ресурсов зоны БАМ требует значительных экономических ресурсов: большого финансирования, новейших технологий, трудовых ресурсов. Чтобы обеспечить развитие территорий БАМа, необходимо грамотное планирование на местах, рациональное распределение финансов

между отраслями хозяйства, решение социального вопроса. Также многие участки магистрали в наше время находятся в аварийном состоянии, поэтому необходима замена полотна.

Таким образом, освоение сибирского региона должно проводиться с учетом не только исторического опыта, но и новых условий. Современные реалии территорий БАМа требуют крупных капиталовложений. Поэтому развитие Сибири с помощью Байкало-Амурской магистрали возможно лишь при грамотной и дальновидной внутренней политике Российского государства.

Список используемой литературы источников:

1. Власов Г. П. Регион БАМа: стратегия и опыт освоения: исторический аспект. – Братск: БГТУ, 1999. – 140 с.
2. Тарасова В. Н. Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали - мост между прошлым и будущим России. – М.: Изд-во Центра "Транспорт", 2005. – 348 с.
3. Кин А. А. Путь к богатствам Сибири – М.: ЭКО, 1980.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ СССР В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Выполнил: М. А. Бартошко

ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет гражданской авиации» (МГТУ ГА) Иркутский филиал МГТУ ГА
г. Иркутск

Научный руководитель: О. Н. Астраханцев

В статье рассматривается развитие гражданской авиации в СССР в послевоенный период, достижения в области гражданской авиации, рекорды и причины застоя гражданской авиации после распада СССР.

Ключевые слова: Авиация, СССР, самолетостроение, конструкторское бюро, гражданская авиация.

Вторая Мировая война явилась сильнейшим ударом по экономике СССР. Но, несмотря на это, в короткий промежуток времени экономика страны пошла на подъем. В связи с этим, к концу 1940-х годов, стало понятно, что

использовавшиеся на тот момент самолеты, парк которых в основном составляли: Ан-2, Ли-2, Ил-12 и Ил-14, не справятся с растущим спросом на воздушные перевозки. Было принято решение модернизировать парк воздушных судов.

На рассмотрении находилось несколько вариантов, одним из которых заключался в использовании реактивных двигателей, как в военной авиации.

11 июня 1954 года вышло официально постановление Совета Министров о проектировании реактивного пассажирского самолёта в КБ Туполева. За базовую модель был взят реактивный бомбардировщик Ту-16. Был увеличен диаметр фюзеляжа до 3,5 метра, крыло перемещено вниз. Двигатель было решено не менять, благодаря этому разработка самолета заняла небольшое время. Первый полёт Ту-104 совершил 17 июня 1955 года под управлением лётчика-испытателя Ю. Т. Алашеева. 5 ноября в воздух поднялся первый серийный самолёт. 15 сентября 1956 года Ту-104 совершил первый регулярный рейс по маршруту Москва - Омск - Иркутск. Всего было построено 205 самолетов в 22 различных модификациях.

На базе Ту-104 был разработан Ту-110 с четырьмя двигателями, который предназначался для продажи за границу. Но на него не было спроса ни за границей, ни в СССР, так как у него не было выявлено преимуществ перед Ту-104. Всего было построено 3 самолета, которые были использованы в различных экспериментальных работах разных авиационных НИИ [1].

Но повсеместное использование Ту-104 было невозможным, так как он мог садиться только на подготовленные асфальтированные ВПП, а в стране большинство ВПП были грунтовые, что делало невозможным эксплуатацию самолета в данных условиях.

В связи с этим 30 ноября 1955 года постановлением правительства, в ОКБ-153 (он же ОКБ Антонова) начата разработка нового четырехдвигательного самолета, предназначенного для эксплуатации на авиалиниях протяженностью от 500 до 2000 км. Первый полёт Ан-10, с названием «Украина», совершил 7 марта 1957 под командованием Я. И. Верникова. 27 мая

1959 года состоялся рекламный полёт по маршруту Киев - Москва - Тбилиси - Адлер - Харьков - Киев. 22 июля 1959 года началась эксплуатация самолёта. Всего было построено 112 самолетов в 7 различных модификациях [2].

Через полгода, 25 мая 1956 года было принято постановление Совета Министров СССР о создании пассажирского самолёта Ил-18 с четырьмя турбовинтовыми двигателями. Первый полёт опытный самолёт совершил 4 июля 1957 года. На нем стояли те же двигатели, что и на Ан-10. 20 апреля 1959 года состоялись два первых пассажирских рейса Ил-18. Всего было построено 527 самолетов в 19 различных модификациях. Стоит отметить то, что самолет имел большую дальность полета, чем Ту-104 [3].

На основании Постановления Совета Министров было принято решение о проекте скоростного самолёта большой вместимости с турбовинтовыми двигателями в ОКБ Туполева. За основу был взят бомбардировщик Ту-95. 15 ноября 1957 года Ту-114 совершил свой первый полёт, пилотируемый экипажем лётчика-испытателя А. П. Якимова. Летом 1959 года был выполнен первый демонстрационный полет в Нью-Йорк. Коммерческая эксплуатация началась 24 апреля 1961 года. До конца 1960-х годов это был самый большой пассажирский самолет в мире. Всего было построено 33 самолета в 9 различных модификациях. Так же два бомбардировщика Ту-95 были переоборудованы для дальних полетов руководства СССР [4].

К концу 1950-х годов шла активная модернизация реактивных и турбовинтовых двигателей. Это способствовало модернизации самолетов малой дальности.

В соответствии с постановлением СМ СССР от 18 декабря 1957 года в ОКБ Антонова началась разработка нового двухдвигательного пассажирского самолёта, предназначенного для эксплуатации на местных авиалиниях. Самолет получил название Ан-24. Согласно заданию, самолёт должен был перевозить пассажиров с эквивалентной нагрузкой 4000 кг на расстояние до 2600 км с крейсерской скоростью 450 км/ч. Первый полёт самолет совершил 20 октября 1959 года, за его штурвалом находился экипаж лётчика-испытателя Г. И.

Лысенко. 31 октября 1962 года началась коммерческая эксплуатация самолёта. Всего было построено 1367 самолетов в 29 различных модификациях. Стоит отметить, что самолет получил большую востребованность как в СССР, так и за границей, обеспечивать треть всего пассажирооборота в СССР и эксплуатируется в нынешнее время [5].

В ходе эксплуатации Ту-104 была установлена экономическая целесообразность его эксплуатации не только на линиях протяженностью до 2900 километров, но и до 1000 километров. Но для линий малой протяженности требовался самолет меньшего размера. В соответствии с постановлением Совмина СССР от 18 июля 1958 года в ОКБ Туполева была начата разработка нового реактивного самолета с новым двухконтурным двигателем. Самолет получил название Ту-124. Первый полет самолет совершил 29 марта 1960 года, а 2 октября 1962 году поступил в коммерческую эксплуатацию. Производили их не долго, уже в 1966 году прекратили серийное производство. Всего было построено 166 самолетов в 9 модификациях [6].

1 августа 1960 года, Совет Министров СССР, утвердил секретное постановление о создании скоростного пассажирского самолёта Ту-124А. Самолет был глубокой модификацией Ту-124. Были перенесены двигатели в хвостовую часть, удлиннили фюзеляж и заменили оперение. В июле 1963 года самолет совершил первый полет. В 1965 году ему присвоили название Ту-134 и в следующем году прекратили серийное производство Ту-124. В сентябре 1967 года была начата коммерческая эксплуатация самолета. Всего было построено 854 самолета в 20 различных модификациях [7].

Ту-114 быстро устаревал и в начале 1960-х годов Аэрофлот выработал требования для нового реактивного дальнемагистрального самолета. Изначально разработка была предложена КБ Туполева, но так как в КБ велась разработка нескольких самолетов, они были вынуждены отказаться. Тогда разработка была передана в ОКБ Ильюшина. Разработка началась в начале 1960-х годов. Самолет получил название Ил-62. Первый полет самолет совершил 2 января 1963 года под командованием В. К. Коккинаки. В середине

1967 года самолёт поступил в коммерческую эксплуатацию. Всего было построено 289 самолетов в 10 модификациях. В настоящее время самолет эксплуатируют 3 авиакомпании и является резервным самолетом президента РФ [8].

На линиях совсем малой протяженности до сих пор эксплуатировались устаревшие самолеты Ил-12 и Ил-14. Постановление Совета Министров СССР в 1960 году было направлено на замену этих самолетов. Разработка была поручена ОКБ Яковлева, и самолет получил название Як-40. 21 октября 1966 года самолет совершил первый полет под руководством А. Л. Колосова и в это же время самолет поступил в коммерческую эксплуатацию. Всего было построено 1012 самолетов в 19 модификациях. В настоящее время эксплуатируется не менее 50 самолетов, в том числе Иркутским авиационным заводом [9].

Несмотря на то, что парк самолетов за последние 15 лет обновился очень хорошо, на местных авиалиниях преимущественно летал морально и физически устаревший Ан-2. Разработка самолета велась в ОКБ Антонова. Первый полет самолет совершил 14 марта 1958 года. Коммерческая эксплуатация началась в 1966 году. Всего было построено 333 самолета в 12 модификациях. Интересно то, что самолет так и не смог полностью заменить Ан-2 [10].

Развитие гражданской авиации шло быстро, и в связи с этим самолеты Ту-104, Ан-10 и Ил-18 нуждались в замене. В связи с этим, в КБ Туполева началась разработка нового самолета под руководством главного конструктора Дмитрия Сергеевича Маркова. Ставилась задача создать современный пассажирский самолёт, не уступающий по своим параметрам созданному в то время американскому Boeing 727. Первый полет самолет совершил 3 октября 1968 года под руководством Юрия Владимировича Сухова. Коммерческая эксплуатация началась 9 февраля 1972 года. Всего было построено 1026 самолетов в 13 различных модификациях. Самолет эксплуатируется по сей день в ВВС РФ. Стоит отметить модификацию Ту-155, в которой самолет должен был летать на водороде [13].

Через несколько лет вспомнили о необходимости замены Ан-2. Всего в СССР разрабатывалось 2 самолета: Бе-30 и Ан-28. Оба самолета начали разрабатывать примерно в одно время, в 1965 году. Первый полет Бе-30 совершил 8 июля 1968 года. Ан-28 совершил первый полет в 1969 году. В момент завершения государственных испытаний Бе-30 были устроены сравнительные испытания с Ан-28. Бе-30 во многом превосходил своего конкурента, но у Ан-28 была очень удобная грузовая кабина для транспортировки крупногабаритных изделий. В результате Министерством гражданской авиации СССР было принято решение принять в эксплуатацию оба самолёта в пропорции 50 на 50 процентов. Но из-за отсутствия денег у КБ Бериева серийное производство так и не было начато. Но Ан-28 тоже не нашел широкого применения, так как в дело вмешалась политика и предпочтение было отдано разработанному в Чехословакии Let L-410 «Turbolet». Всего было построено 8 Бе-30 и 191 Ан-28. Интересно то, что Ан-28 и L-410 так и не смогли заменить Ан-2 который эксплуатируется и производится до сих пор [11, 12].

В 1960-х годах в Великобритании и США велась разработка сверхзвуковых пассажирских самолетов. 16 июля 1963 года с выходом постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР в КБ Туполева началась разработка сверхзвукового пассажирского самолета, получившего название Ту-144. После того, как 11 декабря 1967 года «Конкорд» был впервые представлен публике, ЦК КПСС подписали предписание поднять Ту-144 в воздух до конца 1968 года. Первый полет Ту-144 состоялся 31 декабря 1968 года, на 2 месяца раньше Англо-Французского Concorde. После ряда неудачных испытаний, в том числе катастрофы на показательном шоу в Ле-Бурже самолет поступил в коммерческую эксплуатацию 1 ноября 1977 года. Но его эксплуатация остановилась через 7 месяцев, 1 июня 1978 года из-за крупной авиакатастрофы. Всего было выпущено 20 самолетов в 5 модификациях [14].

В 1967 году в СССР возникла потребность в широкофюзеляжном пассажирском самолете. 3 октября 1967 года было принято Постановление

Совета Министров СССР о разработке такого самолёта. Изначально планировали модернизировать Ил-62. Но все предложения были отклонены. 22 февраля 1970 года ОКБ С. В. Ильюшина получило техническое задание на разработку широкофюзеляжного пассажирского самолёта на 350 мест. 9 марта 1972 года Совет Министров СССР принял постановление о начале работ по широкофюзеляжному самолёту Ил-86. Первый полёт самолёт выполнил 22 декабря 1976 года под руководством Э. И. Кузнецова. 26 декабря 1980 года началась коммерческая эксплуатация самолета. Всего было построено 106 самолетов в 4 модификациях [15].

К 1972 году у «Аэрофлота» появилась потребность в новом самолете средней дальности, который мог бы заменить Ту-134. В связи с этим в ОКБ Яковлева началась разработка нового самолета, получившего название Як-42. Первый полет самолет совершил 7 марта 1975 года. Коммерческая эксплуатация началась 22 декабря 1980 года. Всего было построено 187 самолетов в 9 модификациях. На данный момент в эксплуатации находится около 30 самолетов [18].

К середине 1970-х годов дальнемагистральные авиаперевозки в СССР и социалистических странах осуществлялись на самолётах Ил-62. Однако возможности этих самолётов не могли в полной степени отвечать быстрому росту объёма дальних перевозок. В 1970-е годы на базе Ил-86 началась разработка новой машины, способной при той же пассажироёмкости выполнять рейсы на расстояния до 9000 км. Самолет получил название Ил-96. Первый полет самолет осуществил 28 сентября 1988 года, но в коммерческую эксплуатацию поступил уже после распада СССР в 1993 году. По состоянию на 5 июля 2021 года было построено 32 самолета в 13 модификациях. Так же самолет используется для перевозки первых лиц государства на дальние расстояния. Стоит отметить, что за все время эксплуатации не было ни одного происшествия, повлекшего за собой человеческие жертвы [16].

В 1982 году на коллегии МАП по инициативе министра И. С. Силаева принято решение о создании среднемагистрального самолёта Ту-204 с двумя

двигателями на замену Ту-154. Первый полёт самолета состоялся 2 января 1989 года, а в коммерческую эксплуатацию он поступил, так же как и Ил-96, после распада СССР 23 февраля 1996 года. По состоянию на 31 мая 2021 года всего было выпущено 89 самолетов в 20 различных модификациях. Ту-204 стал последним самолетом, полностью разработанным в СССР [17].

После распада СССР финансирование авиационных предприятий резко уменьшилось, авиапромышленность перестала интересовать государство.

Так не был до конца реализован самолет Ту-334, который предназначался для замены Ту-134. Но отсутствие финансирования было не единственной причиной. Всего было построено 2 самолета [22].

Так же из-за отсутствия финансирования сертификация самолета Ил-114 затянулась на несколько лет. Этот самолет предназначался для замены Як-40 и Ту-134. Первый полет самолет совершил 29 марта 1990 года, а в коммерческую эксплуатацию он поступил весной 2001 года. На данный момент построено 20 самолетов. В 2012 году производство самолетов было остановлено, но уже в 2019 производство самолета вновь возобновили, и после возобновления производства первый полет Ил-114-300 совершил 16 декабря 2020 года [20].

В современной России разработано всего 2 новых самолета. Первый – региональный самолет SSJ-100. Но Российским самолетом назвать его сложно, в нем около 80% комплектующих иностранного производства. Первый полет самолет совершил 19 мая 2008 года, в коммерческую эксплуатацию поступил 21 апреля 2011 года [19].

Еще одним самолетом является MC-21 (прежнее название Як-242). Первый полет самолет совершил 28 мая 2017 года. Серийное производство было запланировано на 2017 год, но неоднократно переносилось: сначала на 2018 год, после на 2021 год, а затем на 2022 год. Связано это с тем, что, как и у SSJ-100 часть комплектующих иностранного производства. Этот факт усложнил разработку несколько раз, в частности при остановке поставок комплектующих для нового композитного крыла, и отсутствии собственного производства комплектующих, как это было в СССР [21].

СССР – великая страна, которая, не смотря на вторую мировую войну, которая полностью не зависела от иностранных комплектующих, что позволяло создавать новые, качественные, надежные и комфортные самолеты в небольшие сроки, эксплуатировать их не только внутри страны, но и продавать их за границу.

Список используемой литературы и источников:

1. Ту-104 Магистральный пассажирский самолет [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://aviamuseum.com.ua/ru/exposition/exposition/kb-tupoleva/241-tu-104> (дата обращения: 18.11.2021).
2. Антонов Ан-10 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/an10.html> (дата обращения: 18.11.2021).
3. Ильюшин Ил-18 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.airlines-inform.ru/commercial-aircraft/il-18.html> (дата обращения: 18.11.2021).
4. Туполев Ту-114 – Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/aliner/tu114.html> (дата обращения: 18.11.2021).
5. Антонов Ан-24 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/an24.html> (дата обращения: 19.11.2021).
6. Туполев Ту-124 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/tu124.html> (дата обращения: 19.11.2021).
7. Ту-134: небесный «стиляга» - Ростех [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rostec.ru/news/tu-134-nebesnyu-stilyaga/> (дата обращения: 20.11.2021).
8. Ильюшин Ил-62 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/il62.html> (дата обращения: 20.11.2021).
9. Яковлев Як-40 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/yak40.html> (дата обращения: 20.11.2021).
10. Антонов Ан-14 Пчелка - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/an14.html> (дата обращения: 20.11.2021).

11. Антонов Ан-28 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/an28.html> (дата обращения: 20.11.2021).
12. Бериев Бе-30/32 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/be30.html> (дата обращения: 21.11.2021).
13. Ту-154М – Авиакор [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.aviacor.ru/services/samolety/tu-154m/> (дата обращения: 21.11.2021).
14. Ту-144: опережая звук и весь мир – Ростех [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rostec.ru/news/tu-144-operezhaya-zvuk-i-ves-mir/> (дата обращения: 21.11.2021).
15. Ильюшин Ил-86 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/il86.html> (дата обращения: 21.11.2021).
16. Ильюшин Ил-96 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/il96.html> (дата обращения: 22.11.2021).
17. Ту-204 - ПАО «Туполев» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.tupolev.ru/planes/tu-204/> (дата обращения: 22.11.2021).
18. Як-42 – КрасАвиа [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ak-krasavia.ru/about/aviaP/Yak-42> (дата обращения: 22.11.2021).
19. ОАК :: Superjet 100 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.uacrussia.ru/ru/aircraft/lineup/civil/superjet-100/> (дата обращения: 22.11.2021).
20. Ил-114-300 | ПАО [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ilyushin.org/aircrafts/projects/6201/> (дата обращения: 22.11.2021).
21. МС-21 - Корпорация «Иркут» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://mc21.irkut.com/program/> (дата обращения: 22.11.2021).
22. Туполев Ту-334 - Уголок неба [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.airwar.ru/enc/craft/tu334.html> (дата обращения: 22.11.2021).

СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРИЧИНЫ РАСПАДА СССР

Выполнила: А. В. Горюнова

ФГБОУ ВО ИрГУПС Сибирский колледж транспорта и строительства
г. Иркутск

Научный руководитель: Н. Н. Фитисова

В статье рассматриваются правовые, социальные и государственно — политические причины распада Союза Советских Социалистических Республик. Несвершенство политической системы СССР привело к ослаблению руководства Коммунистической партии Советского Союза.

Ключевые слова: экономическая политика, распад СССР, рыночные принципы экономики, советская система, Союзный Договор.

Политическая жизнь СССР в 1980-е годы переживала глубокие качественные изменения. После продолжительной эпохи застоя и правления Л.И. Брежнева в СССР постепенно накапливались внутренние и внешние проблемы, наступал кризис. В первую очередь это был экономический кризис, связанный с всевластием чиновников, бюрократией, геронтократией в руководстве страны. Также это был кризис экономический – спад советской экономической системы и производительности труда. На фоне всего этого в Советском Союзе развился также социально-духовный кризис – из-за безысходности и отсутствия альтернативы. Кроме того, СССР во внешней политике явно начинал сдавать свои позиции и проигрывать холодную войну к 1980-м гг. [1]. Начало перестройке было положено на апрельском (1985 г.) Пленуме ЦК КПСС, где зашла речь о необходимости качественного преобразования общества. На пленуме Горбачев выдвинул основной лозунг преобразований: "гласность-перестройка-ускорение". Главным рычагом преобразований должно было стать ускорение социально-экономического развития страны, что, по сути, являлось новой версией прежнего лозунга "Догнать и перегнать Америку!". Предполагались более активное использование достижений науки и техники, децентрализация управления народным хозяйством, расширение прав предприятий, внедрение хозрасчета, укрепление производственного порядка и дисциплины. Социалистическая

модернизация подразумевала приоритетное развитие машиностроения, с подъемом которого можно было добиться технической реконструкции всего народнохозяйственного комплекса. Кадровую базу научно-технического прогресса должна была подготовить школьная реформа, в ходе которой предполагалась всеобщая компьютеризация. На основе реформированной экономики намечалось решить жилищный и продовольственный вопросы. Другими реформами первого этапа перестройки стали антиалкогольная компания, закон о госприемке, меры по укреплению трудовой дисциплины. В 1985-1986 гг. развернулась борьба с нарушениями производственной дисциплины и коррупцией. За взяточничество и хищения были наказаны ряд бывших государственных деятелей.

XXVII съезд КПСС (февраль 1986 г.) принял программу КПСС в новой редакции, подтвердил правильность избранного руководством страны курса на ускорение экономического и социального развития на 1986-1990 гг. и на период до 2000 г. На съезде руководство страны дало обещание решить к 2000 г. жилищную проблему и впервые заговорило о гласности с целью устранения отдельных недостатков и деформаций, присущих хозяйственной системе.

Однако вскоре политика гласности выходит за намеченные для нее рамки. Была снята цензура и разрешено издание новых газет. На страницах периодических изданий разгорелась дискуссия о выборе пути общественного развития, что вызвало всплеск социальной активности населения. Обсуждение нового правительственного курса проходило на массовых собраниях граждан. Он находил как сторонников, так и противников в разных слоях населения.

При Политбюро ЦК КПСС была создана комиссия во главе с А. Н. Яковлевым с целью изучения документов репрессированных в 1930-е начале 1950-х гг. граждан. Результатом работы комиссии стала реабилитация многих лиц, невинно осужденных сталинским режимом.

В числе основных факторов, вызвавших распад СССР, деградация системы управления. Государственная власть опиралась на «совместные постановления» партийного комитета, Совета народных депутатов

соответствующего уровня, исполнительного комитета, профсоюзного органа и комитета Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи. Эти постановления рассматривались органами власти и управления, советскими общественными организациями как руководство к действию, в том числе и в законотворчестве. Все важные государственные и региональные вопросы в первую очередь решались в соответствующем комитете партии, а органы государства или общественные организации выполняли партийное решение.

Так же одной из причин распада Союза ССР была, конечно, нестабильная обстановка внутри страны в целом и в каждой республике в отдельности. В 1986 г. в Алма-Ате произошли выступления студентов-казахов, а в феврале 1988 г. часть армянского населения Нагорно-Карабахской автономной области Азербайджанской ССР выступили с требованиями о включении автономии в состав Армянской ССР. Потом последовали трагические события на национальной почве в Сумгаите, Фергане и др. В большинстве союзных республик стали появляться Народные фронты, выдвигавшие идеи государственного суверенитета, реформирования системы Союза на основе двусторонних и многосторонних договоров. Такие фронты возникли в Прибалтике, на Украине, в Белоруссии и т. д. Народный фронт Латвии (НФЛ), например, как и другие народные фронты, выступил за создание правового государства, свободу совести, экологическую безопасность, переход от административно - командной системы к рыночной экономике (особо подчеркивая значение частной собственности)

Народные фронты стали одной из движущих сил распада СССР, а «языковые революции» и «парад суверенитетов» реализовали желание субъектов Советского Союза реформировать прежние отношения [1].

По мере вступления советского государства в полосу стагнации, нарастали кризисные явления в социальной сфере, началось снижение жизненного уровня. Расходы на социальные нужды постепенно урезались. Так, на здравоохранение выделялось не более 4 % национального дохода. Результаты сказались практически незамедлительно. В период начала 1960-х до

начала 1980-х гг. при росте численности населения почти на 25 % наметилась тенденция к снижению рождаемости и увеличению смертности населения. Прирост численности населения СССР в эти годы происходил за счет народов Средней Азии (очень похоже на нынешнюю ситуацию).

Де-факто в большинстве регионов страны, за исключением разве что Москвы и других крупных городов, были введены «карточки» на приобретение продуктов. 1970 по 1985 гг., при общем росте населения страны с 240 до 280 млн., численность рабочих в СССР увеличилась на 16,8 млн. чел., или до 60 %, обеспечивая экстенсивное развитие экономики.

Не последнюю роль в распаде СССР сыграл Государственный комитет по чрезвычайному положению - ГКЧП. Уже сам факт его создания был расценен как попытка государственного переворота и обоснование несостоятельности прежнего политического лидера. Хотя «переворот» и не удался, он показал слабость обороны защитников Союзного государства, предоставив Ельцину возможность продолжения агрессивных действий. Эти действия никак не соответствовали итогам единственного в истории СССР всенародного волеизъявления - референдума 17 марта 1991 г. о сохранении СССР как обновленной федерации равноправных суверенных республик, в которой будут в полной мере гарантироваться права и свободы человека любой национальности. В референдуме приняли участие 80% избирателей. Из них 76,4% проголосовали за СССР. Однако всесоюзный референдум был проведен не во всех республиках. От него отказались Латвия, Литва, Эстония, Грузия, Молдавия и Армения. Стоит отметить, что в этих республиках референдум все же был проведен только по инициативе отдельных местных советов и трудовых коллективов. 8 декабря 1991 г. на встрече в Беловежской пуще главы трех республик - Белоруссии, России и Украины, как субъекты международного права и государства - учредители Союза ССР, объявили о прекращении действия Союзного Договора 1922 г. [2].

После распада СССР с его жесткой централизованной системой государственного управления экономикой, которая, якобы, должна была

привести страну к коммунизму (краткий период НЭПа, реальных долгосрочных изменений в этой сфере не дал), стало ясно, что нужна не только коренная перестройка хозяйственного механизма, но и перемена всей идеологии дальнейшего развития страны, которая к тому времени вместо коммунистического изобилия создала обстановку глобального дефицита как потребительских товаров, так и многих средств производства. Среди выделившихся из бывшего СССР стран Российская Федерация позиционировала себя его правопреемником, как наиболее крупная часть распавшегося союза. Эта позиция была признана ООН и большинством зарубежных стран. При этом президентом РФ Б.Н. Ельциным было публично объявлено, что новая Россия будет руководствоваться новыми путями политического и экономического развития. Что касается политического аспекта, то Ельцин дал гарантию всем субъектам РФ ввести у себя столько суверенитета, сколько они захотят и смогут поддерживать. Более того, с рядом субъектов РФ (например, с Татарстаном) на этом направлении был заключен официальный договор. Экономическая часть реформ была ограничена провозглашением перехода к рыночным принципам функционирования. Реализация этих принципов была поручена правительству, во главе которого спустя короткое время встал Е.Т. Гайдар, который был журналистом партийной прессы и научным работником, а практического опыта в организации экономических процессов, тем более основанных на рыночных принципах, не имел. Поэтому, вполне оправданным, казалось его обращение за консультациями к американским экономистам, которые свои советы базировали на рекомендациях Всемирного банка и Международного валютного фонда, апробированных в ряде стран латинской Америки. Указанные рекомендации предписывали необходимость ликвидации государственного регулирования производства, торговли и цен, максимальное сжатие находящейся в обороте денежной массы и т.п. Реализация правительством Гайдара этих рекомендаций вызвала в России ряд негативных последствий [3].

Распад СССР был обусловлен политической борьбой, нестабильностью социальной жизни, необходимостью изменения экономической системы, преобразования законодательства в соответствии с новой формой правления, государственного устройства, политическим режимом, имплементации норм международного права в национальные правовые системы. Проблем в современном обществе очень много и все они нуждаются в решении, которое вряд ли может иметь место без учета исторического опыта, анализа политических и экономических ошибок, допущенных советской системой. И отрицать то хорошее, что было в жизни советского государства неправильно и недальновидно.

Список используемой литературы и источников:

1. Перестройка политической системы. Распад СССР [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://foxford.ru/wiki/istoriya/perestrojka-politicheskoy-sistemy-gaspad-sssr> (дата обращения: 19.11.2021).
2. Тюзина Ю. С. Правовые предпосылки распада СССР / Тюзина Ю. С. // Научные записки молодых исследователей. 2013. – № 2. – С. 68-71.
3. Одесс В. И. Какая экономическая политика нужна России? / В. И. Одесс // Бизнес в законе. 2012. – № 6. – С. 164–165.

ИСТОРИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР. ЗАРОЖДЕНИЕ ОТРАСЛИ

Выполнил: Дряхлов С. С.

ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет
гражданской авиации» (МГТУ ГА) Иркутский филиал МГТУ ГА
г. Иркутск

Научный руководитель: О. Н. Астраханцев

В статье рассматриваются первые десятилетия зарождения, становления и развития гражданской авиации в СССР. Освещается работа авиаконструкторов и созданные ими воздушные судна.

Ключевые слова: Авиация, СССР, самолетостроение, гражданская авиация, становление СССР, авиационная отрасль, авиаконструкторы, авиационные заводы.

Первым законом советского государства, заложившим основу организации воздушных сообщений и порядка движения самолётов в воздушном пространстве над его территорией, был Декрет Совета Народных Комиссаров от 17 января 1921 г. «О воздушных передвижениях» [3]. Он явился первым государственным актом, регулирующим передвижение всякого рода воздушных аппаратов над территорией России и её территориальными водами. В этом Декрете были определены порядок и условия по использованию авиации, система руководства в воздухе и на земле. Декрет также устанавливал чёткий порядок полётов иностранных самолётов над территорией государства.

9 февраля 1923 года было принято Постановление Совета Труда и Обороны «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». В этот день родилась отрасль «Воздушный транспорт».

Уже через месяц, 17 марта 1923 года, создаётся первое в Советском Союзе авиатранспортное предприятие – Российское общество добровольного воздушного флота «Добролёт». Рейсом Москва – Нижний Новгород 15 июля открылась первая пассажирская воздушная линия «Добролёта» - т.е. в стране начались регулярные пассажирские перевозки [1, 2].

На первых порах использовались самолёты иностранных фирм «Юнкерс», «Фоккер» и «Дорнье». Но молодое Советское государство понимало, что нужны воздушные суда собственного производства, поэтому в том же 1923 году начались разработки. Первым самолётом, созданным в Советской России по проекту конструктора В.Н. Хиони, стал двухместный деревянный самолёт, получивший название «Конёк-Горбунок» [7]. Он был оснащён двигателем «Фиат» мощностью 100 л.с. с водяным охлаждением. Всего было построено 30 таких машин. Главным образом они применялись в сельском хозяйстве для обработки посевов. В 1928 году им на смену пришёл По-2 конструктора Н. Н. Поликарпова.

Параллельно «Коньку-Горбунку» группа инженеров ЦАГИ, состоящая из В. Л. Александрова, В. В. Калинина и А. М. Черемухина, проектирует и строит

первый советский пассажирский самолёт АК-1. После успешных лётных испытаний, проведённых лётчиком А.И. Томашевским, 15 июня 1924 года АК-1 под названием «Латышский стрелок» передаётся «Добролёту». Самолёт представлял собой четырёхместный подкосный высокоплан смешанной конструкции с одним двигателем водяного охлаждения марки «Сальмсон» мощностью 170 л.с., с трапециевидным крылом, с деревянным расчалочным фюзеляжем и полотняной обшивкой.

На момент создания этот самолёт имел соответствовал предъявляемым требованиям. Это подтверждает уникальный перелёт по маршруту Москва – Пекин с 10 июня по 13 июля 1925 года. Расстояние почти в 7.000 км было преодолено за 33 дня. В перелёте участвовала группа из шести советских самолётов, включавшая АК-1. Маршрут пролегал над пустыней, горами, тайгой, и был преодолен почти без поломок и повреждений. Несмотря на то, что аэроплан не был приспособлен к полетам на больших высотах, он достиг, пролетая над тайгой высоты в 2.000 метров. За весь путь им были совершены две вынужденные посадки.

Для создания отечественных самолётов необходима была материально-техническая база и соответствующие производства, поэтому в 1923 г. по инициативе инженера А. Н. Туполева на Кольчугинском заводе во Владимирской области было налажено производство лёгкого металла – кольчугалюминия. Кольчугалюминий — алюминиевый сплав, дюралюминий с добавкой 0,5 % никеля и содержанием меди и марганца. В дальнейшем кольчугалюминий с небольшими изменениями химического состава вошёл в число стандартных марок дуралюмина. Туполев стал основоположником построения цельнометаллических самолётов в СССР. Первым стал АНТ-2. Он собой представлял трёхместный моноплан с двигателем «Бристоль-Люцифер» мощностью 100 л.с., развивал скорость до 170 км/ч и поднимался на 3 км.

В заметке «Первый советский металлический самолет» «Вестник воздушного флота» (№ 6-7 за 1924 год) писалось, что самолет показал прекрасные полетные качества. По достоинству оценила создание АНТ-2

коллегия научно-технического отдела ВСНХ (высший совет народного хозяйства). По ее решению, принятому 7 августа 1924 года, А.Н. Туполев «за конструирование и постройку первого русского цельнометаллического самолета» был направлен в январе 1925 года в творческую командировку в Германию и Францию.

Ещё одним достижением стало создание группой авиаконструкторов под руководством Н.Н. Поликарпова и А.А. Семёнова шестиместного пассажирского самолёта ПМ-1, который был оснащён двигателем «Майбах» мощностью 260 л.с., деревянным фюзеляжем. Всего было построено 10 таких машин. Они эксплуатировались на воздушных трассах Москва-Ленинград и Москва-Берлин. ПМ-1 не уступал зарубежным самолётам по скорости и грузоподъёмности.

Для обеспечения самолётов двигателями в 1924 году Ленинградский завод «Большевик» выпустил первый серийный отечественный авиадвигатель М-5 мощностью 400 л.с., разработанный конструктором А.А. Микулиным. В 1926 году конструктор А.Д. Швецов создал двигатель воздушного охлаждения М-11 мощностью 100 л.с. Двигатель выпускался серийно до 1952 года.

Существенный вклад в становление гражданской авиации в СССР внёс авиаконструктор К. А. Калинин. Его заслуги признавались и за рубежом. Например, английский журнал «Флайт», который издаётся с 1909 года, писал: «Эллиптическое крыло конструктора Калинина необычайно ценный вклад в мировую авиацию. Некогда Россия рождала гениев слова и мысли, а теперь породила гения техники и металла».

Под руководством Калинина было выпущено 16 типов самолётов и их модификаций под марками от К-1 до К-13. Начал свой конструкторский путь Калинин с самолёта К-1 – пассажирский самолёт. Первый полет в 1925 году. Самолет, рекомендован к серийному производству. Первая серия пять самолетов. Экипаж один человек. Полезная нагрузка: три пассажира. К-3 – санитарный самолёт Первый полет в 1927 году. Первый отечественный специализированный самолет – воздушная «скорая помощь». Экипаж один

человек. Полезная нагрузка: один врач и двое лежачих больных или четверо сидячих. К-3 строились по заказу Российского Общества Красного Креста и Красного Полумесяца.

К-5 – пассажирский самолёт, до 1940 г. являлся основным лайнером Аэрофлота на внутренних линиях. Первый полет в 1929 году. Экипаж два человека. Полезная нагрузка: 8 пассажиров или 690 кг груза. Самолет эксплуатировался с 1930 по 1943 годы. Всего было изготовлено около 260 экземпляров.

Расцвет конструкторской школы Калинина приходится на 1933 год, когда в рекордно сжатые сроки под его руководством создали гигантский семи моторный самолет К-7 по схеме, максимально приближенной к летающему или, как говорил автор, «обитаемому» крылу. Машина построена за девять месяцев на Харьковском авиазаводе. Самолёт на момент постройки был самым большим в Советском Союзе. Его называли в прессе «воздушный Госпром». Судно потерпело катастрофу во время испытаний на максимальную скорость 21 ноября 1933 года: К-7, как и многие самолёты того времени страдал от флаттера, теория борьбы с которым ещё не была разработана.

Ещё одной оригинальной идеей конструктора стало летающее крыло – самолёт К-12. Был построен лишь один самолёт. Он принял участие в авиационном параде 18 августа 1937 года в Тушино. Раскрашен был под сказочную «Жар-птицу». В 1938 году К.А. Калинин ушёл из жизни. Проект был свёрнут [8].

Свой весомый вклад в гражданскую авиацию внёс конструктор Н. Н. Поликарпов. Его крылатая машина по имени У-2, в народе прозванная «кукурузник», стала самой массовой и узнаваемой машиной в мире, которая была запечатлена в кинематографе («Небесный тихоход», «В небе Ночные ведьмы»). За 40 лет эксплуатации было создано около 14 модификаций. Это мировой рекорд долговечности конструкции. Применялся как военный, почтовый, транспортный, пассажирский, санитарный, сельскохозяйственный самолёт.

В 1925 году был поставлен на крыло первый в стране цельнометаллический моноплан АНТ-4 (Г-1) с двумя двигателями жидкостного охлаждения М-17 мощностью по 500 – 680 л.с. и большой грузоподъёмностью.

На АНТ-4 «Страна Советов» с 23 августа по 1 ноября 1929 года был совершён дальний полёт по маршруту Москва-Нью-Йорк. 5 марта 1934 года пилот А.В. Ляпидевский на АНТ-4 участвовал в спасении челюскинцев, за что был удостоен звания Героя Советского Союза №1.

Серийно машина производилась до 1933 года. На сегодня сохранился один такой самолёт – АНТ-4 «Авиаарктика» в Ульяновском музее гражданской авиации.

Ещё одним творением конструкторской мысли на заре советской авиации был гидросамолёт-амфибия Ш-2 авиаконструктора В. Б. Шаврова, созданный в 1930 году. Серийно производился с 1931 по 1934 годы. Было выпущено около 300 машин. Они были в эксплуатации до середины 60-х годов. Использовался для ледовой разведки, для перевозки пассажиров и почты в условиях Сибири, на Каспии занимался рыбной разведкой. Одна из особенностей – на стоянке для удобства хранения крылья могли складываться назад.

Первые шаги по созданию систематического авиационного образования были сделаны на закате Российской империи профессором Н.Е. Жуковским и его коллегами. При его активном участии были созданы: «Краткие теоретические курсы авиации» (1913), преобразованные сначала в Московский авиационный техникум (1919), а затем в «Институт инженеров Красного воздушного флота» (1920) и, наконец, в Военно-воздушную академию; Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Настоящий размах и фундаментальность авиационное образование получит уже в Советском Союзе.

Учебные заведения гражданской авиации в СССР начали создаваться в начале 1930-х гг. К 1938 работали Киевский и Ленинградский институты по подготовке инженеров для гражданской авиации, авиационные техникумы в Горьком, Киеве, Ленинграде, Москве, Саратове, школы пилотов и авиационных техников в Балашове, Батайске, Тамбове. Специалисты для гражданской

авиации готовились также при машиностроительных институтах и техникумах, через систему курсов Центрального заочного учебного комбината ГВФ.

31 декабря 1918 года при ВСНХ РСФСР было образовано Главное управление авиационных заводов. В следующем, 1919 году, авиационные предприятия были национализированы. В ходе первых пятилеток СССР становится на путь широчайшей индустриализации и в стране создаются авиазаводы.

В сентябре 1920 года в Киеве был создан Государственный авиационный завод № 12. Сначала там ремонтировали самолёты и производили запчасти. В 1925 году на заводе началось производство самолётов.

Авиационный завод № 21 начал работать в феврале 1932 года. Специализировался на производстве истребителей. После утверждения первой пятилетки был основан завод в Воронеже. В 1932 году он начал работать. Там было налажено серийное производство бомбардировщика ТБ-3, а позже ДБ-3 (Ил-4) и штурмовика Ил-2.

28 марта 1932 года Наркоматом тяжёлой промышленности СССР был издан приказ № 181 о строительстве авиазавода в Иркутске. Завод получил название «Иркутский авиационный завод № 125». В 1934 году из Москвы, Таганрога, Воронежа на завод были распределены выпускники авиатехникумов. Сдаточный акт был подписан 18 августа 1934 года. Заводу было поручено развернуть серийное производство цельнометаллического скоростного истребителя И-14, спроектированного в конструкторском бюро П. О. Сухого под руководством главного конструктора А. Н. Туполева. В конструкции И-14 нашли воплощение ряд новаторских для СССР идей. Для фюзеляжа изготавливалась гладкая дюралюминиевая обшивка, которая давала значительный выигрыш в скорости полёта, но требовала от производителей внедрения совершенно новых технологий сборки. Молодому коллективу иркутских авиастроителей предстояло организовать массовый выпуск сложной для своего времени техники [6].

Следующим самолётом, выпускавшимся на заводе № 125, стал скоростной бомбардировщик АНТ-40 разработанный в ОКБ А. Н. Туполева ведущим конструктором А. А. Архангельским. Машина обладала революционными для того времени лётными качествами: развивала высокую скорость, обладала большой бомбовой нагрузкой, несла сильное оборонительное вооружение. При производстве АНТ-40 заводом были освоены новые технологические процессы: стендово-конвейерная сборка, штамповка деталей на падающих молотах, изготовление гипсовых моделей и отливка свинцово-цинковых штампов, рациональный раскрой листа металла, обработка плексигласа, получен первый опыт установки авиационного радиооборудования. Скоростные бомбардировщики, строившиеся в Иркутске, поступали на вооружение авиационных полков Дальнего Востока, Забайкалья. АНТ-40 участвовали в боях на реке Халхин-Гол. Общий объём выпуска самолетов СБ АНТ-40 составил 837 единиц.

К концу 1920-х гг. основными достижениями в советском самолетостроении по сравнению с дореволюционным были: замена большого количества мелкосерийных типов самолетов несколькими крупносерийными образцами; отказ от крупных закупок самолетов за рубежом; решение проблемы «моторного голода» за счет крупносерийного производства собственных двигателей; освоение производства металлических самолетов [4].

Но оставалось немало проблем к 1930 году: кадровый голод, отсутствие нового оборудования и новых предприятий. Эти проблемы будут решены в годы первых пятилеток, когда отечественная авиационная отрасль начнёт активно развиваться и наращивать темпы производства, осваивать новые технологии и пополняться специалистами из профильных учебных.

Первое десятилетие после революции, достаточно тяжелое во всех отношениях, стало временем зарождения отечественной авиации, которая в будущем не раз докажет свою состоятельность, технологическую, творческую и инженерную зрелость, а также готовность искать новые пути для решения задач народного хозяйства.

Список используемой литературы источников:

1. Артемьев А. А. Крылья сверхдержавы / Александр Артемьев. – М.: Яуза: Эксмо, 2009 – 608 с.
2. Нечаев Е.Е. Введение в специальность 160505. Учебное пособие, – М.: МГТУ ГА, 2008. – 135 с.
3. История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение, 1910-2010 гг. / Под общ. ред. Д.А. Соболева. – М.: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2011. – 432 с.
4. Официальный сайт Иркутского авиационного завода <https://www.irkut.com/about/history/>
5. Интернет-издание «Военное обозрение» <https://topwar.ru/>
6. Шавров Е.В. История конструкций самолётов в СССР до 1938 года. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Машиностроение, 1978. – 576 с.

ЗАГАДКИ БЕЛОВЕЖСКОГО ПРЕДАТЕЛЬСТВА: КАК РАЗРУШИЛИ СССР

Выполнила: А. В. Кошкарёва

Иркутский государственный университет путей сообщения, сибирский колледж транспорта и строительства
г. Иркутск

Научный руководитель: О. В. Усик

В статье предпринята попытка раскрыть механизмы распада великой страны – СССР. Показаны амбиции и действия высших руководителей, которые были обязаны спасти Советский Союз, но не сделали этого.

Ключевые слова: амбиции, Беловежские соглашения, геополитика, держава, мнение, распад, референдум, СНГ, СССР.

За 30 лет, минувших после этого события, в прессе появилось немало воспоминаний его участников, а также суждений различных свидетелей, историков, экспертов. Однако, тем не менее, ряд важных обстоятельств беловежского сговора пока остаются в тени. Это касается, прежде всего, событий, которые сделали неизбежной роковую встречу в «Вискулях».

Провал горбачёвской «перестройки» стал ясен к 1989 г. А в 1990 г. этот провал стал проявляться в виде заявлений союзных республик о независимости. 11 марта 1990 г. о выходе из СССР ультимативно заявила Литва. Кстати, для Горбачёва это не было неожиданностью. Ведь ещё на встрече с президентом США Рональдом Рейганом в Рейкьявике (октябрь 1986 г.) он согласился с предложением о выходе республик Прибалтики из СССР. Окончательное согласие на выход прибалтов из Союза Горбачёв дал во время встречи с другим президентом США Дж. Бушем на Мальте (2-3 декабря 1989 г.). Прибалтийским сепаратистам это было известно.

Кроме того, напомним, что в 2009 году, в интервью корреспонденту газеты «Комсомольская правда» Андрею Баранову (15.06.2009) Горбачёв заявил, что, начиная перестройку, знал, что прибалтийские республики будут добиваться независимости. В 1990 году в связи с кризисным положением в экономике Союза, вызванным непродуманными реформами Горбачёва, о выходе из СССР стали заявлять и другие союзные республики.

М. Горбачёв делал вид, что ничего особенного не происходит. Первый тревожный «звонок» для него прозвучал на IV Съезде народных депутатов СССР (17–27 декабря 1990 г.). Перед началом работы Съезда народный депутат Сажи Умалатова предложила первым в повестку дня поставить вопрос о недоверии президенту СССР, заявив: «менять надо не курс, но курс и главу государства».

Но и это ещё не всё. Так, бывший руководитель аппарата президента СССР Валерий Болдин впоследствии, в интервью газете «Коммерсантъ-Власть» заявил, что «Горбачёв уже в 1990 году почувствовал себя вне игры... Он был смят. Попытался сделать хорошую мину при плохой игре. Я понял это после того, как мне, руководителю аппарата президента, стали приходиться немислимые счета за доставленные для него продукты... в основном деликатесы и спиртное – подчас коробками. Заготавливал впрок. На чёрный день. Потом он позвал меня и попросил заняться обустройством его личных дел...» [1].

К августу 1991 г. М. Горбачёв мог потерять власть. Он узнал, что в сентябре 1991 г. планировалось созвать Съезд КПСС, который должен был отрешить Горбачёва от должности генсека ЦК, а затем на Съезде народных депутатов СССР лишить его президентства и привлечь к уголовной ответственности по совокупности совершенных им преступлений.

Смириться с этим «архитектор “перестройки”» не мог. Нельзя было допустить проведение съездов и, прежде всего, КПСС. Официального повода поставить партию вне закона не было. Нужна была масштабная провокация, которая бы поставила крест на КПСС, КГБ и народных депутатах СССР. Вот с такой целью Горбачёв при поддержке Крючкова организовал так называемый августовский путч 1991 года. Тогда многие в Союзе ждали чего-то подобного.

О предварительном сговоре высокопоставленных лиц свидетельствует их поведение после «путча». Неслучайно тогда Горбачёв безропотно позволил Ельцину издать ряд указов, выходящих за пределы конституционных полномочий президента РСФСР и направленных на неправомерное присвоение союзной власти.

Эта цепь событий связана с Б.Н. Ельциным. Для начала приведём характеристику, которую ему дал его бывший ближайший соратник Михаил Полторанин в интервью газете «Фонтанка.ру» (08.12.2011). На вопрос о том, какую роль сыграл Ельцин в подготовке Беловежского соглашения, Полторанин ответил: «Ельцин сыграл решающую роль. Ему было ничего не жалко. Но на самом-то деле никакой борьбы не было! Они в буквальном смысле договаривались ночами».

Далее Полторанин сообщил: «Ельцин почти 4 часа проторчал у Горбачёва перед поездкой в Белоруссию. Причем его ждали Гайдар, Шахрай, Бурбулис. Команда собралась, а Ельцин ещё получает последние наставления от Горбачева перед Беловежской пущей. Потом выскакивает: “Мне надо ехать, встретиться с Кравчуком!”. Михаил Сергеевич сказал: “Ты там с ним поговори”».

Так же М. Полторанин в интервью «Комсомольской правде» (09.06.2011 г.) под названием «Кто привёл Ельцина к власти?» он заявил: «Идею президентства Ельцин привёз из Америки ещё в 1989 году. В США с нашими политиками велась большая работа. А Ельцин сильно поддавался влиянию».

Вот почему Буш изначально сделал ставку на Бориса Николаевича, а не на Михаила Сергеевича.

12 июня 1990 года на первом Съезде народных депутатов РСФСР команда Ельцина сумела включить в повестку дня вопрос «О суверенитете РСФСР, новом союзном договоре и народовласти в РСФСР». Съезду было предложено принять Декларацию о суверенитете России, предусматривающую приоритет российских законов над союзными. М. Горбачёв присутствовал на Съезде. Прочитав проект Декларации, он заявил, что не видит в ней ничего страшного для Союза, поэтому союзные власти на неё реагировать не будут. Для президента СССР, юриста по профессии и гаранта целостности СССР, Декларацию следовало бы оценивать, как преступное нарушение Конституции СССР.

Однако в августе 1990 года, Ельцин, будучи в Уфе, предложил Верховному Совету и правительству Башкирии взять столько власти, сколько «они смогут проглотить». Это пожелание во многом обусловило подлинный парад суверенитетов внутри РСФСР. Дело дошло до объявления суверенитета российскими областями.

Кроме того, заслуживает внимания ещё один факт, который лишь недавно рассекретили. Если принять за истину речь Председателя КГБ СССР Владимира Крючкова, произнесённую им 17 июня 1991 г. на закрытом заседании Верховного Совета СССР, получается, что в стране действовало 2200 вражеских агентов влияния. Причём известно, что к тексту выступления Крючкова был приложен пофамильный список этих агентов. Судя по масштабам дефицита, который эти агенты сумели создать в стране, действовали они крайне эффективно.

Что касается Ельцина, он полетел в Белоруссию с согласия Горбачёва, а его команда в составе Г. Бурбулиса, Е. Гайдара, А. Козырева и С. Шахрая везла с собой наметки к подготовке текста Беловежского соглашения, упразднявшего СССР.

При этом уже никто не верил обещаниям Горбачёва. Поэтому было решено провести встречу в Белоруссии, в достаточно изолированном месте, но куда можно было долететь на самолёте. Также желательно рядом с польской границей, чтобы в случае враждебных действий со стороны Горбачёва, можно было уйти в Польшу пешком.

С. Шушкевич вспомнил о хуторе «Вискули» в Беловежской пуше, где ещё в 1957 году по распоряжению Никиты Хрущева была выстроена охотничья правительственная резиденция, в которой было несколько деревянных коттеджей. До польской границы здесь 8 км. Дача была оборудована средствами правительственной связи. Идеальное место для встречи высокопоставленных гостей.

В субботу 7 декабря 1991 года высокие гости и сопровождающие их лица собрались в Вискулях. Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев в Белоруссию не долетел. Он предпочёл приземлиться в Москве и там ждать развязки ситуации. Исходя из известной на сегодня информации можно утверждать, что ни Л. Кравчук, ни С. Шушкевич не планировали на встрече принятие Беловежского соглашения.

Что касается С. Шушкевича, то тот вообще не готовил резиденцию для выработки и принятия такого серьёзного документа, как Беловежское соглашение. Достаточного количества мест для сопровождавших глав государств советников, экспертов и охраны не было. В резиденции не только отсутствовали помещения для серьёзной работы, но не было даже печатной машинки и другой оргтехники. За факсом посылали самолёт в Москву. Кое-что пришлось позаимствовать у администрации заповедника «Беловежская пуша», в том числе и машинистку для печатания документа.

Но к 16 час. 8 декабря 1991 года документ был готов, и под прицелом теле- и фотокамер Борис Ельцин, Леонид Кравчук и Станислав Шушкевич поставили свои подписи под Соглашением о прекращении существования СССР и образовании Содружества Независимых Государств. Ельцин тут же поспешил позвонить президенту Дж. Бушу-старшему и доложить, что задание, полученное им в США в 1989 году, успешно выполнено. Это же надо было так унизиться главе России, одному из ведущих государств мира! Однако, Б. Ельцин в бытность президентом России, так и остался у американцев на побегушках.

О подписании Беловежского соглашения и телефонном звонке Ельцина Бушу, Горбачёву доложили незамедлительно. Ельцин, позвонив Бушу, намекнул Горбачёва, что больше не считает его партнёром. У президента СССР была возможность привлечь к ответственности участников позорного беловежского сговора. Советский спецназ почти сутки в полной боевой готовности и ждал вылета в Белоруссию для ареста заговорщиков [2].

За минувшие годы немало было сказано о фиктивности Беловежского соглашения. Напомним лишь основное. 11 декабря 1991 года Комитет конституционного надзора СССР принял Заявление, в котором признал Беловежское соглашение, противоречащим Закону СССР «О порядке решения вопросов, связанных с выходом союзной республики из СССР». В заявлении подчёркивалось, что согласно этому Закону одни республики не вправе решать вопросы, касающиеся прав и интересов других республик, а органы власти Союза ССР могут прекратить своё существование только «после решения в конституционном порядке вопроса о судьбе СССР».

К этому добавим оценки из Постановления Госдумы ФС РФ от 15 марта 1996 г. за N 157-II ГД «О юридической силе для Российской Федерации – России результатов референдума СССР 17 марта 1991 г. по вопросу о сохранении Союза ССР». В Постановлении говорилось, что «должностные лица РСФСР, подготовившие, подписавшие и ратифицировавшие решение о прекращении существования Союза ССР, грубо нарушили волеизъявление народов России о сохранении Союза ССР, выраженное на референдуме СССР

17 марта 1991 года, а также Декларацию о государственном суверенитете Российской Советской Федеративной Социалистической Республики».

Также было акцентировано, что «Соглашение о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 года, подписанное Президентом РСФСР Б.Н. Ельциным и государственным секретарем РСФСР Г.Э. Бурбулисом и не утверждённое Съездом народных депутатов РСФСР – высшим органом государственной власти РСФСР, не имело и не имеет юридической силы в части, относящейся к прекращению существования Союза ССР».

Вот такая на сегодняшний день официальная правовая оценка Беловежского соглашения и его подписантов. Но утраченной страны это не вернёт.

Список используемой литературы и источников:

1. «Горбачёв сорвался с резьбы и вертелся сам по себе». Журнал «Коммерсантъ Власть». 15.05.2001 <https://www.kommersant.ru/doc/264501>
2. В. Швед. Тайны беловежского сговора. Заметки члена ЦК КПСС (1990-1991) http://www.stoletie.ru/territoriya_istorii/tajny_belovezhskogo_sgovora_2.htm

СИБИРСКИЙ ПОДЪЕМНЫЙ КРАН

Выполнила: К. В. Кузнецова

ФГБОУ ПОО «Государственное училище (колледж) олимпийского резерва»
г. Иркутск

Научный руководитель: Н. Б. Кузнецова

Советский Союз славился своими спортсменами. С особой динамичностью развивалась греко-римская борьба, физкультура и спорт находились на особом положении. Ярким представителем «золотого» поколения советского спорта является борец Александр Карелин, завоевавший множество наград на самых престижных соревнованиях и Олимпийских играх. Благодаря таким выдающимся достижениям, его имя оказалось в Книге рекордов Гиннеса, и в списке 25 лучших мировых атлетов 20-го века.

Ключевые слова: Александр Карелин, греко-римская борьба, Советский Союз, Олимпийские игры.

Без Александра Карелина невозможно представить историю мирового и отечественного спорта. Он был знаменосцем на открытии трёх Олимпиад. В

21 год его признали самым молодым в истории победителем Олимпиады по греко-римской борьбе.

Цель нашего исследования – изучить литературу и проанализировать, как проходило становление не только великого спортсмена, но и выдающейся личности Советского Союза, доказать, что он настоящий сын своего Отечества, а именно, Советского Союза – кузницы великих людей и достижений.

Актуальность статьи определяется словами великого русского учёного Михаила Ломоносова: «Народ, не знающий своего прошлого, не имеет будущего». Личность А. Карелина, нравственные и волевые качества которого сформировались во времена Советского Союза - это яркий пример для подражания молодежи в том, что, несмотря на сложности в жизни, нельзя сдаваться, нужно заниматься спортом, развивая в себе волю к победе, формировать сильный характер, нести ответственность за принятые решения. Изучая историческое наследие своей Родины, приумножать ее богатства, уметь ставить общественное выше личного, быть патриотом своей страны.

О Карелине снимают передачи, написано множество статей. В 2016 году в прокат вышел художественный фильм режиссера Артёма «Чемпионы. Быстрее. Выше. Сильнее» [7]. Сюжет картины основан на реальных историях трёх легендарных российских спортсменов, среди которых был Александр Карелин. Образ Александра Карелина воплотил на экране актер Сергей Бондарчук. Внешне Карелин угрюмый и устрашающий, но в душе он настоящий добряк-интеллектуал, который любит проводить свободное время за томиком Достоевского или прочесть что-то из классики зарубежной литературы. Путь к победе на Олимпийских играх сродни подвигу. На экране телевизора мы наблюдаем за соревнованием спортсменов, считая, что ничего сложного в их подготовке не наблюдается. Однако на деле все обстоит иначе. Если человек задался достичь вершины в том или ином виде спорта, то он должен отчетливо понимать, что ради покорения этой цели придется отказаться себе в вольностях, развлечениях и самоуправстве. Только так можно стать лучшим и навсегда вписать свое имя в историю. Тогда я впервые узнала о нём,

о человеке-глыбе, завоевавшем множество наград на самых престижных соревнованиях. Из проведенных 890 боев он проиграл всего два, остальные блестяще выиграл.

В начале октября 2017 года выходит документальный очерк «Александр Карелин. Поединок с самим собой», подготовленный компанией «КБ-Продакшн» в сотрудничестве с «Карелин-Фондом» для канала Матч ТВ, который победил на индустриальном телевизионном конкурсе «ТЭФИ 2017» в номинации «Телевизионный проект о спорте» [6].

Моя встреча с Карелиным состоялась в сентябре 2021 года, когда он был приглашенным гостем и выступал с беседой перед студентами в нашем ГУОР – Государственном училище Олимпийского резерва. Не зря говорят, что кому-то он – Сан Саныч, а кому-то – «Русский Терминатор», «Сибирский подъемный кран», «Русский медведь» и «Александр Великий». Перечень титулов и регалий по-настоящему легендарного человека, который является олицетворением подлинной русской мужественности и силы духа, может занять немало времени. Звание «Мастер Спорта» Александр Карелин получил в 17 лет. Четырехкратный обладатель золотого пояса. Лучший борец планеты. Кавалер ордена «Дружбы народов». Трехкратный Олимпийский чемпион. Герой России. Невыдуманный. Истинный русский герой. Он родился в Новосибирске 19 сентября 1967 года, удивив не только родителей, но и врачей. Его вес был 5,5 кг! Такие великаны рождаются не каждый день. Его родители не были чудо-богатырями. Не были они и профессиональными спортсменами, если не считать увлечения отца (тоже Александра) боксом. На борцовском ковре Александр Карелин провел 19 лет: с 1981 по 2000 годы.

Сейчас невозможно в это поверить, но сибиряк Карелин, будущий чемпион, с трудом мог подтянуться на перекладине, когда произошла его встреча с тренером – Виктором Кузнецовым. Именно он разглядел в юном хулигане задатки великого спортсмена и оставался единственным тренером на всю жизнь. О том, что значила школа Виктора Кузнецова для трехкратного олимпийского чемпиона, говорят следующие слова Александра Карелина: «До

17-ти лет ничего толком на ковре не получалось. Я уже в себя не верил, но меня просил потерпеть мой самый лучший друг и тренер Виктор Кузнецов. Он, наверное, гений в своем деле... Если обо мне пишут и говорят как о самом титулованном борце планеты, непобедимом олимпийце из Новосибирска, сибирском богатыре, то эти громкие высказывания непосредственно относятся к Виктору Михайловичу. Раз так меня характеризуют, то и мой наставник заслужил право называться одним из величайших тренеров современности» [5].

Вся юность Александра была подчинена спорту и тренировкам. Борьба – контактный вид спорта, и, естественно, что борцов постоянно преследуют травмы. Одна из таких травм – перелом ноги! – произошла в канун 8 Марта. Его мама, страшно рассердившись, сожгла спортивную форму сына. Но, к счастью для спорта, Александра это не остановило. В упрямых глазах 15-летнего парня, имя и фамилия которого спустя годы станут синонимом слова «борьба», отражались эти искорки пламени, словно предвестники триумфальных олимпийских огней... [3].

В 1985 году, выиграв финальную схватку, становится первым на молодежном чемпионате мира. Таким образом, Карелин – «Мастер спорта международного класса». Завоевывая спортивные трофеи, Александр заканчивает сначала школу, затем автотранспортный техникум. После его окончания служит в армии в войсках МВД. Под армейскими знаменами была достигнута не одна победа, в дальнейшем молодой спортсмен с успехом поступает в Омский физкультурный институт.

В 1986 году молодого борца включают в сборную СССР, и происходит переезд Карелина и его семьи в Москву. Не каждый, далеко не каждый спортсмен был физически (и психологически) готов оказаться в «медвежьих объятиях» Карелина. Именно поэтому некоторые схватки Карелин выигрывал, даже не выйдя на ковер. Один из таких случаев произошел в 1986-м, когда в ходе турнира в Швеции, ему было присуждено 1 место без схватки с Томасом Юханссоном. Последний предпочел... «уклониться от встречи» с 19-летним богатырем из СССР» [1]. В 1987 году он впервые побеждает на взрослом

чемпионате Европы и на протяжении 11 лет не проигрывает ни одного европейского финала.

Чемпионство страны в том году ему не покорилось, в финальном бою он уступил своему товарищу по команде Игорю Растороцкому. Эта неудача стала последней в спортивной карьере молодого Александра. На протяжении многих лет спортивный мир знал только одного борца-супертяжеловеса.

В 1988 году одолев в финальном поединке Растороцкого, Карелину первый раз покоряется чемпионат СССР.

Впереди была олимпиада в Корее, и тренерский штаб видел в сборной более опытного борца Растороцкого. Молодость и неопытность Карелина были явными его минусами. Перед самым турниром организовали дополнительную проверку, в ходе которой разыграли долгожданную путевку. Забрал ее Александр Карелин. Именно он отправился покорять Олимп.

Ни для кого не было секретом, что Карелин ехал туда за победой. Сам он в этом нисколько не сомневался. Наверно поэтому, на празднике открытия XXIV Олимпийских Игр, он с гордостью нёс Государственный флаг СССР.

Сам Олимпийский марафон с легкостью был преодолен. В финале, по ходу боя, он проигрывал болгарину Рангелу Геровски, но не в характере Александра сдаваться, и прием «обратный пояс», который он применил, принёс ему победу и первое олимпийское золото. Этот приём – бросок соперника на ковёр через спину, никто из супертяжеловесов повторить не смог. В это время вес героя составлял 112 кг, а рост – 191 см.

С этой олимпийской победы, началось триумфальное шествие великого борца, продолжавшееся 12 лет, и именно в это время Карелину присвоили звание «Заслуженный мастер спорта СССР». Он без перерыва побеждал на мировых и европейских первенствах.

Причем во многих поединках одерживал победу, применяя свой любимый прием «обратный пояс». До него этот прием покорялся только легким и подвижным спортсменам.

На следующей олимпиаде в Барселоне, проходившей в 1992 году, спортсмен выступал в составе Объединенной команды СНГ. И вновь он знаменосец, но только сейчас у него в руках развевался олимпийский флаг.

В 1996 году в Атланте, выступая за Россию, Карелин вновь гордо держит в руках знамя Родины, и вновь он принёс золото в нашу копилку. Выступая на трех олимпиадах, прославленный борец нес три различных флага. После этих выигранных турниров, следовали новые, где вновь были победы. Как пишет Елена Вайцеховская, журналист из газеты Спорт-Экспресс: «Престиж нации по-настоящему определяют две вещи: полет на Луну и золотые олимпийские медали», - сказал много лет назад Джон Кеннеди. К спорту можно относиться по-разному. Но уверена: во время Игр в Атланте даже самые далёкие от спорта люди торжествующе сжимали кулаки, сидя перед экранами телевизоров. Когда плыл Попов, когда боролся Карелин...» [2].

Начиная с 1989 года, он девять раз подряд выигрывал мировые первенства. В 1999 году проводился знаменитый бой с Акирой Маедой. Это был первый поединок для «русского медведя», проходивший по правилам смешанных единоборств, и только любимый приём помог отпраздновать победу.

В 2000 году Карелин приехал на четвертую свою олимпиаду, все и он, в том числе уверены, что будет очередная золотая медаль, но в спорте случается непредвиденное. И в финале он потерпел второе в карьере поражение. Первый раз за 13 лет он возвращался с серебряной медалью. Для него это было поражение. Сразу после борец завершил спортивную карьеру. За все свои победы, за вклад в развитие спорта в целом, Карелин Александр Александрович удостоился высокого звания Героя России.

«В успехе только пять процентов таланта, а остальное - это пот и трудолюбие. Поэтому нужно захотеть стать чемпионом и не бояться преодолевать трудности. Самое главное - сделать первый шаг, не бояться наступать на леность, трусость. Нужно встать с дивана, поднять сначала свою «тушу», а потом тело соперника на ковре...», сказал Карелин в одном из

интервью [1]. В истории мирового спорта Александр был, есть и останется навсегда тем человеком, который не раз выходил защищать честь советского и российского флага в ситуациях, когда ему была показана госпитализация. Занесен в Книгу рекордов Гиннеса как спортсмен, в течение 13 лет, не проигравший ни одного поединка. Входит в ТОП-25 лучших атлетов мира 20 века. В 1993 году основал фонд помощи начинающим спортсменам. Эмблема «Карелин - Фонда» - это стилизованное изображение рукопожатия, аллегория простая - это рука помощи единомышленников и соратников Карелина, детям и подросткам, для которых проводятся соревнования, совместные тренировки, встречи с именитыми спортсменами, работают бесплатные спортивные школы и секции [4]. Когда начиналась история Фонда, Карелину было 25 лет, кто-то подумает «всего», кто-то – «уже». Главным детищем данного фонда является турнир на приз Карелина, который дает молодым борцам пройти отбор на различные чемпионаты. В настоящее время прославленный чемпион много времени уделяет благотворительности. Как считает сам спортсмен, он еще многое может дать своей стране, своей Родине.

Список используемой литературы и источников:

1. Александр Карелин. Жизненный путь, сила духа и скромность легенды нашего спорта: [Электронный ресурс] URL:<https://zen.yandex.ru/media/dvigenievozdrav/aleksandr-karelin-jiznennyi-put-sila-duha-i-skromnost-legendy-nashego-sporta-601eb903d96a1a50b87ba17b> (Дата обращения:30.09.21). Александр Карелин (Спорт-Экспресс, 1997): [Электронный ресурс] URL:http://wrestrus.ru/news/smi/Pressa_o_nas/Aleksandr_Karelin__Sport_JEkspress__1997_(Дата обращения:28.09.21).
2. Биография и личная жизнь Александра Карелина: [Электронный ресурс]. URL:<https://sportbo.ru/star/biografija-aleksandra-karelina.html>
3. Новосибирский региональный общественный фонд «Карелин-фонд»: [Электронный ресурс]. URL:<http://karelin.ru/karelin->

fond/index.php/publitsistika/geroi-nashego-vremeni/66-izbrannoe/340-rukopozhatie-karelina (Дата обращения:05.10.21).

4. Новосибирские спортсмены - олимпийские чемпионы: [Электронный ресурс]. URL:<https://smekni.com/a/223250-5/novosibirskie-sportsmeny-olimpiyskie-chempionu-5/>(Дата обращения:30.09.21).

5. Фрагмент церемонии награждения ТЭФИ-2017: [Электронный ресурс]. URL:<http://karelin.ru/karelin-fond/index.php/novosti/obshchestvennaya-deyatelnost-fizkultura-i-sport/473-my-pobedili-na-konkurse-tefi-2017>(Дата обращения:08.10.21).

6. Чемпионы: Быстрее. Выше. Сильнее (2016) [Электронный ресурс]. URL:<https://www.kinopoisk.ru/film/840818/>

АВТОРСКАЯ ПЕСНЯ – КУЛЬТУРНАЯ ЦЕННОСТЬ СОВЕТСКОГО ОБЩЕСТВА

Выполнила: Я. А. Новицкая

ФГБОУ ВО ИрГУПС Сибирский колледж транспорта и строительства
г. Иркутск

Научный руководитель: Н. Н. Фитисова

В данной статье рассматриваются возникновение и разнообразие тематики авторской песни, выражавшей мироощущение и жизненную философию нескольких поколений советских людей.

Ключевые слова: авторская песня, бардовская песня, народная культура, явление контркультуры, поэзия бардов.

1950-е годы XX века в СССР были отмечены явлением, которое впоследствии получило название «авторская песня». Это время связано с «хрущевской оттепелью» – периодом начала процесса преодоления сталинизма. Он затронул различные области культуры, способствовал расширению международных контактов, восстановлению культурной преемственности. После смерти И. В. Сталина было создано Министерство культуры СССР. Возросла роль творческих союзов и съездов художественной интеллигенции, однако концепция культурной политики не претерпела изменений. Партийность

и классовость оставались главными политическими принципами в ее осуществлении. Духовную атмосферу этого времени также составляли настроения, связанные с так называемой «оттепелью». «Явление «оттепели» многогранно: это и надежды на обновление социализма, порожденные XX съездом КПСС, и стремление к творческой свободе, и жажда понять страну, в которой живешь, и романтическое увлечение ленинизмом, освобожденным от сталинских искажений, и попытки выйти за пределы привычного круга идей и стереотипов, и вера в то, что можно и нужно думать, жить, писать, творить честно, не дожидаясь указаний, не боясь окриков, не оглядываясь на авторитеты». Именно этими принципами и надеждами определялся духовный облик поколения шестидесятников [1].

В текстах песен 60–80-х годов XX столетия нет прямого указания на такие проблемы, как критика действующей власти, выражение несогласия с социальными устоями. «Завуалированность» авторской песни играет позитивную роль. Она может трактоваться по-разному и не может быть расценена как «прямая явная угроза» власти, а может являться лишь домыслом критиков. Это песня для интеллектуалов и для интеллигенции, поэтому она с «двойным дном».

Для слушателя, прежде всего, важна авторская индивидуальность. Любители и знатоки творчества бардов вряд ли могут перепутать Ю. Визбора с Ю. Кимом и не отличить Ж. Бичевскую от Н. Матвеевой. Названные выше авторы являются, несомненно, самыми яркими представителями жанра, тем не менее, все остальные создатели песен также узнаваемы почитателями благодаря своей неподражаемости. Индивидуальность автора подтверждается уже в тематике песен. У Б. Окуджавы, где главным становится образ дружбы, дороги, пути в неизведанное и пути к самопознанию. Песни А. Галича носят горький и сатирический характер. Его песни отличаются смелостью и откровенностью. Ю. Ким писал о советских диссидентах иронично, даже с сарказмом. Тема обличения античеловечности и жестокости, тема человеческого сострадания, а также тема Великой Отечественной Войны стала общей практически для всех авторов. [1].

Одной из основных культурных ценностей интеллигенции во второй половине 1950-х – в 1970-е гг. была идея свободы. Джин свободы, выпущенный из чуть-чуть приоткрытой бутылки советской властью (освобождение из лагерей политзаключенных, начавшаяся реабилитация репрессированных, оживление художественной жизни в стране), привел в движение, активизировал инициативу и самодеятельное творчество, прежде всего молодого поколения. Возможностей реализации свободы было, тем не менее, не так много. Широко распространение получили дальние походы, альпинизм, выбор «трудных» профессий, связанных с длительными отлучками из дома: геология, мореплавание и т. п. Новое поколение выбирало борьбу с трудностями, природными стихиями, иногда смертельно опасными, а, следовательно, зависимость от этих трудностей, обстоятельств пути, убегая от регламентированной, обставленной частоколом запретов, ограничений обычной жизни рядового советского человека. Это была также и альтернатива официально организуемым «походам по местам боевой славы», комсомольским слетам, комсомольским и всесоюзным ударным стройкам, студенческим строительным отрядам и пр. Здесь имело место также традиционное юношеское романтическое желание познать мир, испытать себя, свои возможности.

Но для поколения шестидесятников не менее, а может быть более важным способом реализации свободы, инспирированной хрущевской оттепелью, была свобода слова, возможность спеть, сказать то, что чувствуешь, думаешь, и то, что оказывалось созвучным не только узкому кругу ближайшего окружения, но и находило широкий отклик – через магнитофонный самиздат – у миллионов советских людей. Когда лирический герой песни «Июльские снега» Визбора (1966) шлет привет пылающим в синеве июльским снегам Памирского плато как «памятнику свободе», это можно считать своего рода воплощением идейного кредо шестидесятников. Романтикой геологоразведки дышит песня А. Городницкого «Геологи» (1961). Она противопоставлена уюту жизни «под торшером» и неожиданно, пробившись из глубин коллективного

бессознательного, возникает образ земли как живого существа, дающей тепло и пищу, т. е. жизнь: В песне «Остров Гваделупа» (1970) романтика морских походов противопоставляется скучной обыденной жизни на земле. Герой выражает надежду, что, возвратясь в края «обыденной земли, / обыденной любви, обыденного супа», он не лишится возможности вернуться в море, видеть далекие экзотические страны и не утратит способности удивляться. Дольский в стихотворении «Горы и глубины» (1985) подвергает сомнению ценность реализации свободы в покорении горных вершин. Хотя в альпинистской среде существует убеждение о подъеме в горы как о нравственном очищении, Философский аспект понятия «свобода» раскрыт в песне А. Городницкого (муз. Е. Клячкина) «Элегия» (1970), в которой свобода понимается как отсутствие связей с другими людьми. О свободе мы всю жизнь мечтаем, но в глубине души, сами того не осознавая, ее боимся, так как она несет в себе одиночество. Получая свободу, человек оказывается в растерянности, не знает, что с ней делать, и тогда «и на растерянные лица / Куда нам жизни деть свои? / Крылом спасительным ложится / Власть государства и семьи». Мотив озадаченности человека внезапно полученной свободой, когда он не знает, что с ней делать, находим также у В. Высоцкого в песне «Дайте собакам мяса...» (1965): «Мне вчера дали свободу. / Что я с ней буду делать?» [2].

Своеобразно, более драматично, чем в массовой песне представлена у бардов тема любви. У некоторых из них центральным мотивом песен о любви являются постоянные длительные расставания, перемежающиеся немногочисленными встречами. Это определяется тем, что герой их любовной лирики – представитель «странствующих» профессий или увлечений: альпинист, моряк, геолог и т. п.

Если же рассматривать авторскую песню как явление контркультуры, опасное для властей и гонимое ими, поэзия бардов противилась фальши пропаганды, лицемерию апологетов системы, извращениям, порочащим идеал, который они понимали в духе гуманизма (ценность личности), просвещения

(т.е. рационально организованная социальная жизнь), универсальности (всечеловеческое братство). Авторская песня была и остается феноменом народной культуры, по содержанию чуждой официозу, раскованной, искренней; по форме существования – самостоятельной, свободной, ориентированной преимущественно на устную передачу, на сотворчество публики (не просто слушать, а самим петь, играть, а нередко и сочинять «в духе», «в ответ», «по мотивам», «по образу и подобию» или просто по собственному вдохновению, разбуженному искусством, созвучным собственной душе. Будучи концентрированным самосознанием личности, бардовская песня выступает наиболее значимым явлением, пополняющим и питающим современную народную культуру [3].

Люди нынешнего поколения, интересующиеся авторской песней, имеют возможность «прикоснуться» к авторам-первооткрывателям данного направления. Многие из них еще живы, а некоторые были нашими современниками. Б. Окуджава, А. Галич, Ю. Визбор, В. Высоцкий — имена, которые знают даже «непосвященные». Особенный смысл их авторского творчества заключается в том, что при знакомстве с ним, последний становится для многих близким и понятным. Ведь, недаром говорят, что музыка – это язык души! Мало кто остается равнодушным к военным песням, к «юмористическим картинкам», к душевной лирике бардов, которые приняли на себя почетную миссию – быть первыми в основании данного музыкального направления [2].

В поэзии бардов аккумулируется острота ощущений, напряженный поиск себя, свойственный юности, и мудрость, самоирония зрелости. Все это сливается в одно ощущение неповторимости и бездонной ценности каждого момента жизни, Потребность почувствовать, запомнить, хранить поближе к сердцу такие моменты истины, опереться на них, когда нужно, но сложно выжить и сохранить, не смотря ни на что, свое заветное – в этом непреходящая задача и незаменимая роль авторской песни.

Список используемой литературы источников:

1. Орлова, Ю. А. Авторская песня как феномен советской культуры / Ю. А. Орлова // Теория и практика общественного развития. – № 4.– 2011. – С. 120-123.
2. Лелеко В. В. Образы свободы и любви в бардовской песне / В. В. Лелеко // Вестник Санкт-Петербургского государственного института культуры. – №3. –С. 24-30.
3. Кричевцова, Н.Е. Бардовская песня как феномен советского романтизма / Н.Е. Кричевцова // Система ценностей современного общества.– 2010.– С.98-101.

БЫЛА ЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ СПАСТИ СССР?

Выполнила: К. И. Полубенцева

Иркутский государственный университет путей сообщения, сибирский колледж транспорта и строительства.
г. Иркутск

Научный руководитель: О. В. Усик

В статье рассматривается тема распада СССР. Автор, рассуждая о возможности сохранения Советского союза, как единого государства, приходит к выводу, что одним из уроков «перестройки» и последующего распада СССР, являлась слабость её руководства.

Ключевые слова: историческая наука, политбюро, распад страны, республиканский референдум, секретарь, сепаратизм, СССР.

Если попытаться подробнее проанализировать политику ЦК КПСС и союзных республиканских властей, важно учесть тот факт, что в поисках противовеса центробежным тенденциям в союзном руководстве пришли к идее устроить в марте 1991 года референдум о сохранении СССР. В теории замысел представлялся безупречным, поскольку за государственное единство ратовало абсолютное большинство граждан. Несмотря на сильный рост сепаратистских настроений в Прибалтике, Закавказье, даже на Украине, на нелояльность, а то и враждебность новых республиканских властей, в положительном волеизъявлении народов СССР можно было не сомневаться.

Кроме того, вопрос референдума был сформулирован, мягко говоря, абсурдно. «Считаете ли Вы необходимым сохранение Союза Советских Социалистических Республик как обновлённой федерации равноправных суверенных республик, в которой будут в полной мере гарантироваться права и свободы человека любой национальности?» – это граждане прочитали в бюллетенях. Кто-то наверно полагал, что нужно было предложить проголосовать «за всё хорошее и против всего плохого». Только, прямо спрашивая о сохранении СССР, естественно, вбрасывали в массовое сознание альтернативные сценарии развития событий, вплоть до самых негативных, и в известной мере легитимизировали их. Добавим, что «федерация равноправных суверенных республик» есть оксюморон. Обладающие суверенитетом государства могут образовать конфедерацию, международную организацию, но никак не федерацию.

Гражданам, ответившим «да» (76,43% участников референдума), было, разумеется, не до терминологических тонкостей. Однако из-за лукавства вопроса результат, по сути, ничем особо не связывал ни сторонников самого радикального реформирования Союза, ни его идейных разрушителей. При желании и те и другие могли упираться на необходимость обеспечить заявленные суверенитет и равноправие республик, а также на права и свободы той или иной национальности и торпедировать любую неудобную им инициативу.

К тому же политический эффект мартовского референдума во многом оказался нивелирован совмещённым с ним ельцинским референдумом о введении поста президента РСФСР. Большинство жителей России высказались и за сохранение СССР, и в поддержку проекта, устойчиво ассоциировавшегося с антисоюзной фрондой. Выигрыш М. Горбачева от референдума был умозрительным, выигрыш Б. Ельцина – сугубо практическим.

В 1991-м по факту единственным сценарием сохранения СССР стало его переучреждение как полуфедеративно-полуконфедеративного объединения. Но такое объединение, учитывая всю тогдашнюю ситуацию, вряд ли просуществовало бы даже год. Горбачев всячески соблазнял российские автономии участием в «обновленном Союзе» в качестве учредителей.

Представим хотя бы на минуту, что Татарстан и прочие подписали бы в августе 1991 года, как планировалось, Союзный договор и получили бы федеративную субъектность, пусть и неравную с Россией, но все же закреплённую конституционным актом высшего уровня. Когда «обновлённый Союз» в 1992 году начал бы разваливаться, как повели бы себя бывшие автономии? Быстро привыкнув к полунезависимому существованию, они пожелали бы оторваться, не считаясь с последствиями. Возможно, не все, но многие. Анклавы, включая даже Татарстан, мы бы, наверное, как-то удержали (только какой ценой?), а вот Карелии или тем более Якутии, скорее всего, лишились бы навсегда.

Что могло бы спасти СССР или по крайней мере продлить его существование и сделать крушение не столь стремительным и позорным? Первое и, пожалуй, главное – во главе Союза должен был стоять не Горбачев и не кто-то ему подобный, а совершенно другой по своим качествам человек. Предусмотрительный, последовательный, жёсткий, способный доводить до конца принятые решения [1].

Но был ли шанс у такого человека прийти к власти в 1985 году? Любители альтернативной истории, примеряя тех или иных деятелей на кремлёвский «трон», не понимают или просто не знают, что к 1980-м в СССР сформировался и вполне устоялся порядок передачи верховной власти. Именно порядок, пусть и в формате обычая, а не прописанной нормы. На пост генерального секретаря ЦК КПСС выдвигался и избирался второй секретарь, то есть он был очевидным всем наследником. При этом вероятность переворота, «номенклатурного бунта» и т.п. была практически нулевой.

Второй секретарь – это позиция, а не официальная должность. Формально в ЦК КПСС было несколько секретарей, вместе с генеральным секретарём они составляли Секретариат. Генсек руководил работой Политбюро – главного партийно-государственного органа. «Рядовые» секретари могли быть членами Политбюро, могли не быть. Один из секретарей, состоявших в Политбюро, постоянно вел заседания Секретариата. Он же в отсутствие генсека председательствовал на заседаниях Политбюро. Этот секретарь и назывался вторым.

Вторыми секретарями были и Леонид Брежнев (с 1963 года), и Юрий Андропов (с 1981 года), и Константин Черненко (с 1982 года). Впрочем, выдвижение последнего рассматривалось Андроповым как временное решение. Проживи он подольше, конечно, инициировал бы замену Черненко под предлогом его нездоровья. Но Андропов сам тяжело болел и быстро умер. Избрание Черненко генсеком в 1984 году было predetermined and irrevocable. А вот с новым вторым секретарем возникла небольшая заминка, оказавшаяся судьбоносной.

Все рассказы о том, что в 1985 году плелись какие-то заговоры в пользу Григория Романова, первого секретаря Московского горкома Виктора Гришина и тем более первого секретаря ЦК Компартии Украины Владимира Щербицкого, – всего лишь выдумки. К тому времени у Горбачёва не было соперников. Вопрос о власти решился в 1984 году.

Г. Романов не был идеальной альтернативой Горбачёву. У бывшего главы Ленинградского обкома хватало недостатков. Но к их числу точно не относился блаженный оптимизм. И в целом к руководству страной Романов был подготовлен намного лучше, чем Горбачёв. В общем, при таком лидере история СССР не закончилась бы в 1991 году.

Таким образом, одним из уроков «перестройки» и последующего распада СССР, безусловно, являлась слабость её руководства – и лидера, и его ближайшего окружения. Успехи модернизации в конце XX века во многом были predetermined by personalities of reform leaders in China, Hong Kong, Czechia, Poland and other countries. В этом отношении России в 80-х и 90-х годах явно не повезло: не оказалось во главе преобразований личностей масштаба Дэн Сяопина, Ли Куан Ю [2].

Список используемой литературы источников:

1. В. Иванов. Можно ли было сохранить СССР? Виталий Иванов, кандидат юридических наук. Журнал «Историк» (журнал об актуальном

прошлом). <https://xn--h1aagokeh.xn--p1ai/journal/73/mozhno-li-bylo-sohranit-sssr.html>.

2. М. Ненашев. Перестройка и СМИ. К 30-летию реформ по обновлению социализма в 1985-1991 годах. Михаил Ненашев (доктор исторических наук, профессор). Журнал «Родина». <https://rg.ru/2015/11/17/rodina-smi.html>

РАЗВИТИЕ СОВЕТСКОГО СПОРТА В РЕТРОСПЕКТИВЕ ИЗ СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ

Выполнил: А. Е. Потылицын

ФГБОУ ВО ИрГУПС Сибирский колледж транспорта и строительства
г. Иркутск

Научный руководитель: Н. Н. Фитисова

В данной статье рассмотрена тема развития советского спорта, его достижений, а так же освещаются изменения, которые произошли в сфере физической культуры после развала СССР.

Ключевые слова: Советский спорт, массовая физическая культура, детско-юношеская спортивная школа олимпийского резерва - ДЮСШОР.

Спорт в советской культуре спорт достаточно быстро занял особое место. Он был одним из инструментов формирования т. н. человека нового типа (более развитого физически и обладающего особым типом сознания) и поэтому стал официально одобренной социальной практикой. Постепенно складывалась и развитая система спортивных институций и мероприятий. В стране организовывались соревнования на местном, региональном, национальном, международном уровнях; проводились физкультурные парады; в школах физкультуре уделяли особое внимание; на заводах и предприятиях проходили физкультурные программы; в спортивных клубах существовали секции по различным видам спорта. Кроме того, спорт активно освещали СМИ: радиопередачи, такие газеты, как «Правда», «Известия»; специализированные журналы «Советский спорт», «Красный спорт», «Физкультура и спорт». Литература, кино, театр, музыка, живопись, скульптура формировали образ советского спортсмена - любителя по статусу и профессионала по уровню

достижений. Советского человека окружали плакаты, марки, значки, медали, ткани, обои, тарелки и чайники с изображениями на спортивную тему. Элементы спортивной одежды начали входить в моду. Парады физкультурников поражали своим торжественным размахом, а фотоснимки этого события затем разлетались по всей стране. Культовые советские скульптуры на физкультурные сюжеты были частью городского пространства.

Военные, представляющие армейские клубы, сотрудники МВД - «Динамо», транспортники - «Локомотив», автостроители - «Торпедо», рабочие авиапромышленности - «Крылья советов», отстаивали честь своих организаций на спортивных аренах и получали заработную плату в «завуалированной форме» - в зависимости от своей профессиональной деятельности, а не от спортивной. Эта схема действует и сегодня, спортсмены-профессионалы имеют должности и звания на предприятиях, в армии, полиции, ДОСААФ, занимаясь своей физической подготовкой.

Ещё больше возросла социально-политическая и культурная роль спорта после войны, им стало интересоваться значительно большее количество людей разных социальных групп: интеллигенция, промышленные руководители и партийная верхушка. Использование спорта как орудия дипломатии и демонстрации национальной мощи на мировой арене показало необходимость дальнейшей специализации спортсменов и финансовой поддержки со стороны государства. Спортсмены присвоили и транслировали ценности коммунистической идеологии, главными из которых было желание принести пользу государству и патриотизм. Жажда денег или славы были здесь неуместны [1].

После окончания Великой Отечественной войны одной из основных задач государства стало продвижение спорта и физической культуры в массы. Партией были умело определены цели и средства будущего развития советского физкультурного движения. В 50-е годы был отмечен переход физкультуры и спорта на общественное начало, что стало дополнительной мотивацией для миллионов жителей СССР. Невиданно широкие возможности проявить свой талант, организаторские навыки и самодеятельность привлекали внимание

огромного количества граждан. Темпы распространения физкультурного движения стремительно росли. Достаточно сказать, что за период 1959-1963 годов прирост физкультурников составил более 17 миллионов человек, тогда как в 1953 году общее число физкультурников едва ли превышало 15 миллионов [2]. В советское время было огромное количество спортивных секций (для детей и взрослых), и при всем этом они были бесплатны. Для одаренных детей была создана школа ДЮСШОР – детско-юношеских спортивных школах олимпийского резерва.

Огромную роль в развитии советского спорта в первые послевоенные годы сыграли тренеры, творчески развивавшие передовые методы воспитания спортсменов и организации тренировочного процесса. Особо следует отметить вклад Виктора Алексеева, Бориса и Владимира Дьячковых, Дмитрия Маркова, Николая Озолина (легкая атлетика), Клавдии Алешиной, Николая Бутовича, Александра Шумина (плавание), Константина Градополова, Евгения и Виктора Огуренковых, Виктора Михайлова (бокс), Бориса Аркадьева, Михаила Бутусова, Михаила Якушина (футбол), Виталия Аркадьева, Владимира Вышпольского (фехтование), Сурена Спандаряна (баскетбол), Константина Кудрявцева (конькобежный спорт), Александра Бухарова (тяжелая атлетика), Александра Мишакова и Татьяны Демеденко (гимнастика). Их тренерским талантам страна обязана появлением первых чемпионов мира, Европы, Олимпийских игр [3].

Одна из наиболее ярких страниц в истории отечественного спорта – Олимпиада 1980 г. в Москве. Вся страна 6 лет готовилась к грандиозному спортивному празднеству. И даже несмотря на бойкот, объявленный США и рядом других государств, игры XXII Олимпиады стали заметной вехой в развитии международного олимпийского движения [4].

По статистике: золотые награды в Москве завоевали атлеты, представлявшие 25 Национальный олимпийский комитет (НОК). Представители 36 НОК стали призёрами Игр. Более половины всех золотых наград завоевали спортсмены СССР (80) и ГДР (47). Ни один другой НОК не выиграл и 10 золотых медалей.

Развал СССР и трансформация командного экономического строя в смешанный значительно повлияли на массовую физическую культуру (МФК). Приватизация физкультурно-спортивных объектов, появление коммерческих организаций и разгосударствление материально-технической базы практически всей отрасли ФК и С в ходе перестройки страны превратили социально-ориентированную систему функционирования деятельности МФК в коммерческую.

Несомненно, наличие свободных рыночных отношений в пределах сферы МФК способствует наличию конкуренции, а, следовательно, и прогрессу. Есть много и положительных моментов от присутствия рыночной стороны в сфере хозяйственной деятельности МФК, например, таких как предоставление широкого спектра услуг, использование зарубежных оздоровительных технологий, клиент ориентированная трудовая деятельность и т.д. Но официальные данные Министерства здравоохранения РФ за 2014 год о физическом состоянии дошкольников, школьников, допризывной молодежи, зрелого и пожилого населения нашей страны заставляют признать факт о неудовлетворительной организации хозяйственной деятельности массовой физической культуры, как одной из факторов совершенствования физического здоровья являющегося, в свою очередь, составной частью человеческого капитала.

Проведенный анализ ВНИИФК 2009 года. характеризует низкий уровень научных исследований по проблемам совершенствования ресурсных, информационных и организационно-правовых механизмов функционирования отрасли ФК и С. Данная проблема сводится к двум моментам. Это недостаточность финансирования и перспективность исследования, и решить их возможно только при участии государственных структур, формирующих программы социально-экономического развития страны [5].

Олимпиада-80 вошла в историю как самая честная. Ни одна из более чем 9000 допинг-проб не дала положительного результата. А на Олимпиаде в Сочи 2014 года эти результаты резко изменились. Выяснилось, что несколько

спортсменов, включая российских, уже исключены из олимпийских соревнований за применение допинга на предварительных стадиях.

В 2016 году канадский профессор Ричард Макларен представил свой доклад, посвящённый коррупции в российском спорте, расследованию допинговых махинаций. Поэтому до конца 2022 года, россияне могут выступать только в нейтральном статусе, без флага и гимна. Также России, согласно правилам, нельзя проводить крупные международные соревнования и подавать заявки на их проведение, а спортивные руководители и российские чиновники не могут посещать чемпионаты мира и Олимпиады.

Таким образом, спорт в СССР носил поистине массовый характер, и к нему в качестве активных участников или зрителей было причастно почти все население страны. Однако популярность спорта сочеталась с абсолютной политизацией и идеологизацией физкультурной области. «Сверху» задавались цели, задачи, формы и структура системы, а также велся контроль над ней. В то же время, советский спорт славится своими достижениями и был ориентирован на привлечение людей, как участников здорового образа жизни. После развала СССР спорт претерпевает кризисные явления, выбрана ориентация на те виды спорта, которые потенциально могут принести материальную выгоду, имеют место допинговые махинации. Недостаточность финансирования данной сферы приводит к недоступности спорта для некоторых слоев населения.

Список используемой литературы и источников:

1. Шевелёва, Л.А. Особенности спортивного профессионализма в советском союзе / Л. А. Шевелёва // Современные социокультурные практики. 2015. – С. 35-45.

2. Развитие советского спорта-установка правительства на здоровый образ жизни [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.strana-sssr.net/статьи/советский-спорт/развитие-советского-спорта-установка-правительства-на-здоровый-образ-жизни.html> (дата обращения: 19.11.2021)

3. С СЕРЕДИНЫ 40-х ДО КОНЦА 80-х гг. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://studopedia.ru/4_16061_s-seredini--h-do-kontsa--h-gg.html (дата обращения: 18.11.2021)

4. Долгов С. Н. Развитие структур государственной власти и общественных организаций СССР по подготовке и проведению Олимпиады-80 // Власть. 2015. – № 1. – С. 141-143.

5. Садыков А.З. Современные проблемы организации хозяйственной деятельности массовой физической культуры в Российской Федерации / А.З. Садыков // Инновации и инвестиции. 2016. – № 12. – С. 150-152.

СОСТРАДАНИЕ КАК СОСТАВЛЯЮЩЕЕ ПРАВСТВЕННОСТИ СССР (НА ПРИМЕРЕ ХУДОЖЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ)

Выполнила: А. М. Чепрасов
ГБПОУ ИО «Иркутский авиационный техникум»
г. Иркутск

Научный руководитель: Д. В. Савельева

В данной статье рассматриваются сострадание и сочувствие как составляющие категории нравственности на примере художественных произведений. Сопоставляется человек, сочувствующий окружающим в советское время и сочувствие и сострадание людей в современном мире.

Ключевые слова: сострадание, сочувствие, нравственные категории, СССР.

В связи с эпидемиологической обстановкой в мире люди «закрываются» в себе, тем самым уменьшается уровень доверия и уважения друг к другу. Равнодушие и безразличие, соотносимые с отсутствием сострадания и сочувствия, становятся постоянным спутником современного человека. Соответственно, нарушают сферу межличностных отношений, что, в свою очередь, приводит к негативным явлениям в общественной среде. Так, в словарях Ожегова С.И. [Ожегов, 2012, 38] и Д.Н. Ушакова [Ушаков, 2008, 175] сострадание включает в себя жалость, сочувствие, вызываемые чьим – нибудь несчастьем, горем. Считаем необходимым в нравственные категории

сочувствия и сострадания включить желание помочь человеку в трудный момент на любом этапе жизненного пути.

Научный интерес для нас представляет ответ на вопрос: всегда ли у людей присутствовало сострадание и сочувствие? Для ответа на поставленный вопрос сравним указанные нравственные категории людей советского времени и 21 века. Советский период продлился с 1922 по 1991 г.г. [Юдин, 2004, 371]. В это время отмечался высокий уровень нравственности и культуры людей во всех общественных местах. Доказательства данного утверждения находим в художественных произведениях советского периода. Например, А. В. Вампилов в пьесе «Старший сын» [Вампилов, 2005, 40] описывает сочувствие Сильвы и Бусыгина к одиночеству Сарафанова: «Этот папаша – святой человек»... «Нет уж, не дай-то бог обманывать того, кто верит каждому твоему слову». Сарафанов сочувствует всем окружающим людям, часто делится своими рассуждениями: «Кто что ни говори, а жизнь всегда умнее всех нас, живущих и мудрствующих. Да-да, жизнь справедлива и милосердна. Героев она заставляет усомниться, а тех, кто сделал мало, и даже тех, кто ничего не сделал, но прожил с чистым сердцем, она всегда утешит». У Бусыгина проявляется сочувствие к одиночеству Сарафанова в том, что Бусыгин выслушивает главного героя: «Да вот, суди сам. Один бежит из дому, потому что у него несчастная любовь. Другая уезжает, потому что у неё счастливая...». На основе нравственного содержания пьесы можно утверждать, что сочувствие и сострадание у героев на высоком уровне.

Сочувствие и сострадание проявляется на страницах повести М.А. Булгакова «Собачье сердце» [Булгаков, 2007, 69]. Например, когда Шарик испортил имущество в доме Филиппа Филипповича, возмущённая Зина хотела наказать собаку, но сам доктор запретил это делать: «Никого драть нельзя, волновался Филипп Филиппович, - запомни это раз и навсегда! На человека и на животное можно действовать только внушением!» Профессор Борменталь, задумывался над тем, чтобы убить экспериментальное существо Филиппа Филипповича, на то доктор сказал: «На преступление не идите никогда, против

кого бы оно ни было направлено. Доживите до старости с чистыми руками». Одна из основных тематик повести, на наш взгляд, заключается в том, что человек должен думать о воспитании, культуре и образовании. Ведь только образованные и интеллигентные люди приведут государство к процветанию. Уже тогда Булгаков показывал последствия утраты нравственности в целом и сострадания и сочувствия в частности «А мы кошек душили-душили, ...Отлезь, гнида!.. А-а, уж, конечно, как же, какие уж мы вам товарищи! Где уж...». На примере повести «Собачье сердце» можно рассмотреть отношение общества к безнравственности. Безнравственные намерения некогда доброго пса отрицаются людьми, желавшими ему блага, и поощряются хитрыми и жадными до злорадства «друзьями», которые могут предать тогда, когда ты уже не нужен. Таким образом, автор даёт понять читателю, что низкий уровень сострадания и сочувствия приведёт неизбежно к распаду культурного общества.

Пророчества об утрате сочувствия к окружающим и последствия данной утраты можно увидеть на страницах рассказов В.М. Шукшина [Шукшин, 1990, 52]. Так, в «Чудике» можно рассмотреть не только сочувствие как одно из составляющих нравственности, но и безобидность человека в социуме. В самолёте во время посадки лысый читатель выронил свою искусственную челюсть, «чудик» (Василий Егорович Князев) недолго думая стал помогать в поисках: «Лысый читатель искал свою искусственную челюсть. Чудик отстегнул ремень и тоже стал искать. – Эта?!- радостно воскликнул он, и подал. У читателя даже лысина побагровела. – Почему обязательно надо руками трогать? – закричал он шепеляво. Чудик растерялся. – А чем же?... – Где я кипятить буду?! Где?! Этого Чудик тоже ее знал. – Поедемте со мной? - предложил он. – У меня тут брат живёт. Вы опасаетесь, что я вам туда микробов занёс? У меня их нету... Читатель удивлённо посмотрел на Чудика и перестал кричать. Шукшин изобразил непростой путь от сопереживания чудаковатым героям до понимания важности осмысления и обобщения исторического пути русского народа. Считаю необходимым подтвердить

вышесказанное словами В.М. Шукшина [Шукшин, 1990, 5] «Русский народ за свою историю собрал, сохранил, возвёл в степень уважения такие человеческие качества, которые не подлежат пересмотру: честность, трудолюбие, совесть, доброту... Мы умели жить. Помни это. Будь человеком». В данном высказывании чувствуется назидание будущему поколению в необходимости сохранения нравственности.

Проанализированные нами тексты художественных произведений позволяют сделать вывод, что в СССР никогда не прекращались исследования проблем нравственности, даже несмотря на раскол отечественной этики на моральную идеологию строителей коммунизма в советской России и зарубежную русскую этику – философскую мысль [Юдин, 2004, 94]. Писатели советского времени оценивали практическую значимость сочувствия и сострадания на высоком уровне. Однако, в конкретно – историческом плане, во время развёртывания «настоящего», мы не можем определить уровень сострадания у общества в целом. Но, с опытом, в бесконечном назидании и повторении истин писателями, осознаётся обязательность их предписания. Сострадание и сочувствие – это общечеловеческие ценности, которые трудно вычленишь и зафиксировать в социальной жизни, но без утверждения и развития которой невозможно представить дальнейший прогресс человеческого общества.

Список используемой литературы и источников:

1. Булгаков М. А. Собачье сердце: сборник / Михаил Булгаков. – М. : АСТ: Хранитель, 2007. – 555 с.
2. Вампилов А. В. Старший сын: сборник / Александр Вампилов. – М. : Пушкинская библиотека, 2005. – 315 с.
3. Ожегов С. И. Толковый словарь русского языка [Текст]: около 100 000 слов, терминов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов; под общ. ред. Л. И. Скворцова. - 28-е изд., перераб. – М. : Мир и Образование: ОНИКС, 2012. – 1375 с.

4. Ушаков Д. Н. Большой толковый словарь русского языка: современная редакция / Д. Н. Ушаков. – М. : Дом Славянской кн., 2008. – 959 с.

5. Шукшин В. М. Рассказы / Василий Шукшин. – М. : Детская литература, 1990. – 256 с.

6. Юдин Б. Г. О человеке, его природе и будущем / Б. Г. Юдин // Вопросы философии. 2004. – № 2. – С. 16-18.

КУЛЬТУРА В СССР

Выполнила: **Е. С. Семахина**

ФГБОУ ВО ИрГУПС «Сибирский колледж транспорта и строительства»,
г. Иркутск

Научный руководитель: **Н. В. Арефьева**

Статья посвящена культуре СССР в период 1980-1990-х гг. Рассмотрены положительные и отрицательные черты культуры в указанный период.

Ключевые слова: культура, русские традиции, творчество, инфраструктура, перестройка, публикации, цензура, реформаторы, идеология.

Происходящие в культуре в 1990-е годы, изменения явились следствием отказа от государственного регулирования этой сферы общественной жизни. Положительными моментами этого процесса стал отказ от государственной идеологии, цензуры, обретение подлинной свободы творчества. Но одновременно резко сократилось государственное финансирование образования, науки, учреждений культуры, частично – театров, музыкальных коллективов, библиотек. Фактически лишились государственной поддержки литература, изобразительное искусство, кино.

Так же действовал так называемый «остаточный принцип» финансирования, когда действовала программа «Сохранения и развития культуры и искусства». В ней главное внимание уделялось спасению важнейших объектов национальной культуры. Десятилетия действия «остаточного принципа» привели к глубокому кризису культуры, осложненному стремительным развитием рыночных отношений в 1990-е годы.

Дома культуры, библиотеки, театры, кинотеатры стали вынуждены искать небюджетные источники финансирования, заниматься поиском спонсоров, сдавать свои помещения в аренду коммерческим организациям. Тем самым были созданы экономические предпосылки для разрушения инфраструктуры сферы культуры и постепенного превращения традиционных учреждений в особый вид коммерческих предприятий, ориентированных не на решение собственно культурных задач, а на получение прибыли.

В данной работе мною будут рассмотрены положительные стороны и отрицательные стороны развития культуры в годы перестройки.

Реформы, начатые партийным руководством во главе с М.С. Горбачевым в 1985 г., оказали огромное воздействие на все отрасли культуры. Решающее значение имела политика гласности, а также смягчение или частичный пересмотр некоторых постулатов официальной идеологии. Классовый подход с его идейной непримиримостью постепенно вытеснялся приоритетом общечеловеческих ценностей и «социалистического плюрализма» мнений. Ослабление цензуры вызвало бурный поток публикаций на ранее запретные темы. На первый план выдвинулись обсуждение и осуждение «деформаций социализма», которых накопилось немало за 70 лет существования советской власти. Быстро росли тиражи журналов и газет. Периодика оказывала громадное влияние на общественное сознание. Постепенно процесс расширения гласности стал выходить из берегов, заданных партийными реформаторами. Антисталинский критический заряд публицистики перерастал в антикоммунистический. Идеологии перестройки был нанесен серьезный удар.

Идейные и политические разногласия раскололи некогда единые творческие союзы. Из парадных казенных мероприятий съезды творческой интеллигенции превратились в острые дискуссии. Появлялись новые творческие объединения и коллективы. Курс на демократизацию предполагал расширение самостоятельности трудовых коллективов. Научные лаборатории и институты, вузовские кафедры, театральные коллективы получили право выбирать руководителей. В годы перестройки кардинально изменилось

отношение государства к религии и церкви. Перелом произошел в 1988г., когда Русская православная церковь отмечала 1000-летие крещения Руси. Началось восстановление закрытых за годы советской власти монастырей и церквей. Были сняты запреты на религиозное обучение, распространение религиозной литературы и предметов культа.

Перестройка внесла некоторые коррективы в школьную реформу, реализация которой началась в 1984 г. В духе лозунга на «ускорение» была выдвинута задача всеобщего компьютерного обучения школьников. Однако, как и многие начинания тех лет, компьютеризация осталась лишь красивым призывом. На практике реформа свелась к введению 11-летнего срока обучения, частичному пересмотру учебных программ и повышению зарплаты учителям [3, с. 447].

В 1988 г. был взят новый курс в развитии школы: отказ от тотальной унификации и профессионализации общеобразовательной школы, всесторонняя демократизация и гуманизация образования. Суть новой реформы заключалась в смене статичной модели образования, ориентированной на воспроизведение существующей структуры, на динамичную, нацеленную на будущее. Предусматривалось введение обязательного образовательного минимума в объеме девятилетнего обучения. Среднее 11-летнее образование объявлялось не обязательным, как раньше, а всеобщим, т.е. государство гарантировало его доступность. Снижение обязательного образовательного минимума должно было улучшить качество обучения и избавить школы и ПТУ от «балласта».

Начавшаяся реформа изменила облик советской школы. Появились новые типы учебных заведений (лицеи, гимназии), ослабла регламентация школьной жизни, по-новому стали преподаваться предметы гуманитарного цикла. Как отмечалось выше, в 1990-е гг. происходил переход к новой схеме функционирования культуры: образование, наука должны были приспособиться к рыночным отношениям, искусство – искать меценатов для своего существования. Происходит глобальная коммерциализация культуры, полная ее зависимость от рекламодателей. Несмотря на все трудности, на достаточно высоком уровне находится российская система образования.

Сохраняется определенный государственный контроль в этой сфере (обязательные государственные образовательные стандарты, единая форма аттестата, диплома). Средняя и высшая школа приспособлялись к новым условиям работы, вводя дополнительные платные учебные курсы, открывая частные образовательные учреждения. Однако этот процесс тормозится низкой в большинстве регионов покупательной способностью населения [2, с. 728]. Особенно много всевозможных изменений пришлось претерпеть школьной системе образования. В начале 1990-х гг. школа получила возможность отказаться от обязательного государственного минимума предметов, появилось множество скоропалительно составленных учебников, что привело к нарушению преемственности средней и высшей школы, снизило общий уровень подготовки школьников. Обязательным и бесплатным осталось только девятилетнее образование, бесплатность полного среднего образования не гарантировалась. Все эти действия являлись шагом назад по сравнению с ситуацией конца 1980-х гг.

Новая редакция закона «Об образовании» в январе 1996г. закрепила полное среднее образование в качестве общедоступного и бесплатного. Однако, вследствие крайне низкой оплаты учителям, которая и выплачивается не вовремя, в 1990-е гг. начался и продолжался массовый отток педагогических кадров из школ. Уходят, как правило, наиболее талантливые учителя среднего возраста. Молодые выпускники педагогических вузов также не стремятся пойти в школу. В итоге российская школа в начале XXI в. испытывает огромный кадровый голод, который особенно ощутим в глубинке и регионах, где местные власти не могут доплачивать работникам образования. Несмотря на тяжелое положение в системе образования в конце 1990-х гг. вырос престиж высшего образования, увеличились конкурсы в вузы, старшие классы престижных школ. Во многих средних учебных заведениях появились профильные классы, с углубленным изучением отдельных дисциплин. В большинстве государственных вузов были созданы коммерческие отделения, в том числе и для желающих получить второе высшее образование, аспирантура частично так

же стала платной. В вузах в качестве вступительных экзаменов проводится эксперимент с единым государственным экзаменом, который предусматривает засчитывать выпускные экзамены в школах в качестве вступительных в вузы. В этом случае потенциальный абитуриент может подавать свои документы сразу в несколько учебных заведений и быть зачисленным в тот, где его документы прошли конкурсную комиссию [2, с. 729]. В России в 1990-е гг. появилось большое количество частных учебных заведений, рассчитанных на достаточно состоятельных людей. Частные средние учебные заведения отличаются небольшой наполняемостью классов, разнообразием учебных предметов, но не всегда отличаются высоким качеством образования. С августа 1996г. для частных вузов предусмотрена система государственной аккредитации. Частные вузы, не имеющие ее, закрываются. Кроме того, в конце 90-х гг. началась разработка 12-летнего школьного обучения, у которого были свои сторонники и противники. В условиях расширения информационного пространства и объема знаний и одновременно увеличения нагрузки на учащихся, существовала необходимость в 12-летнем образовании. Кроме того, в последние годы в России получает широкое распространение дистанционное обучение, возможное с использованием современных компьютеров, подключением к международным системам информации Интернет.

Для естественных и точных наук годы перестройки стали временем больших кадровых потерь. Перед учеными открылись легальные возможности получить работу в зарубежных университетах и научных институтах. Высокий авторитет советской научной школы и низкая оплата научно-исследовательского труда в СССР привели к заметной «утечке мозгов», особенно в физике, математике, химии и биологии.

За годы перестройки произошли принципиальные изменения во взаимоотношениях художественной культуры с властью и обществом. С одной стороны, литература и искусство избавились от идеологического диктата, с другой – художественные произведения перестали играть роль единственного

«клапана» для выхода социальных настроений. В первые перестроечные годы роль литературы была чрезвычайно велика [3, с. 450].

В отечественную культуру возвращались ранее запрещенные произведения. С середины 1980-х гг. стали печататься стихи Н. Гумилева, В. Ходасевича, Г. Иванова, проза и стихи В. Набокова. Широко издавались произведения М. Цветаевой, М. Булгакова, А. Ахматовой, А. Платонова, А. Солженицына. В 1987 г. был опубликован роман Б. Пастернака «Доктор Живаго», за который автор получил Нобелевскую премию и в то же время был исключен из Союза советских писателей, в 1988 г. – роман В. Гроссмана «Жизнь и судьба», изъятый в начале 60-х гг. органами госбезопасности, в 1989 г. – «Архипелаг ГУЛАГ» А. Солженицына, за который автор расплатился высылкой из страны. Шаг за шагом журналисты расширяли пространство гласности. Открыв свои запасники, литература отнюдь не иссякла – изменилась роль, которую она традиционно играла в российском обществе. Художественная литература перестала быть единственным средством для выражения гражданской позиции, единственным источником слов правды. Обострение политической борьбы, ухудшение экономической ситуации, конкуренция с телевидением переключали общественное внимание с книжных новинок на текущие события.

В искусстве 1990-е гг. породили несколько новых тенденций. Во-первых, российская культура оказалась свободной для творчества, открыта для мира. Итогом стало включение в нее всех художественных форм и стилей. В театре продолжали работать старейшины советского театра О. Ефремов, В. Плучек, М. Захаров. Режиссерами новой волны можно назвать В. Фокина, П. Фоменко, К. Райкина, Р. Виктюка, в музыкальном театре – В. Гергиева. Мировую известность приобрели певцы Д. Хворостовский, Н. Басков. На западный рынок стали проникать российские ленты Н. Михалкова, С. Бодрова, Е. Сокурова. В 1995 г. фильм Н.С. Михалкова «Утомленные солнцем» получил премию «Оскар» американской академии киноискусства как лучший зарубежный фильм года.

Государство поддерживает искусство в основном тогда, когда речь идет об организации массовых, юбилейных торжеств (50-летие Победы, 300-летие Российского флота, 300-летие города Санкт-Петербурга). Выделялись средства на восстановление храма Христа Спасителя, монументальную скульптуру. Можно выделить обелиск Победы и многофигурную композицию в «Трагедия народов» на Поклонной горе в Москве, памятник Г.К. Жукову на Манежной площади и монумент Николаю II в подмосковном селе Тайнинское (взорван 1 апреля 1977 года неизвестными). Однако, художественные достоинства ряда скульптурных композиций, в частности таких известных и финансируемых авторов как М. Шемякин и З. Церетелли вызывают у большинства ценителей скульптуры сомнения.

Отрадным фактором в 1990-е гг. стала деятельность Русской православной церкви по восстановлению храмов и монастырей-оплотов духовности в стране. Особенно в небольших городах и селениях, где в целом больше потеряли, чем получили что-либо в годы реформ. С 1996 года в администрации Президента работает инициативная специальная группа по разработке новой общенациональной идеологии, которая бы объединила всех россиян, и культура играет здесь не последнюю роль.

Мы видим, что культурное развитие страны в период перестройки содержало в себе множество как положительных, так и отрицательных черт.

Культура советского периода – сложная, многообразное явление. По российской традиции, поставив человека в центр своих поисков и надежд, она внесла, несмотря на противоречивое развитие, много яркого и неповторимого в мировую культуру.

Список используемой литературы и источников:

1. Вайль, П. и Генис, А. 60-е. Мир советского человека. – М. : AST: CORPUS, 2018. – 432 с.
2. История отечества: люди, идеи, решения. Очерки истории Советского государства. – М. : Издательство политической литературы, 2017. – 366 с.

3. Лебина Н. Б. Пассажиры колбасного поезда. Этюды к картине быта российского города: 1917-1991. – СПб.: Новое литературное обозрение, 2019. – 584 с.

4. https://studopedia.ru/1_35411_razvitie-kulturi-vo-vtoroy-polovine--h-i-v--e-godi.html

5. <http://dodiplom.ru/ready/86503>

СОВЕТСКОЕ ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОЕ ИСКУССТВО

Выполнил: А. А. Трошин
ОГБПОУСО «ИРТ»

Научный руководитель: А. Л. Глушинская

В данной статье рассматривается динамика развития советского и постсоветского изобразительного искусства с самого основания СССР, и дальнейшей судьбы после распада Советского союза. А также особенности искусства с 1917 по 1991 год.

Ключевые слова: искусство, советский период, постсоветский период, андеграунд.

Официальное советское искусство, охватывает период с 1917 по 1991 года и характеризуется огромной ролью идеологии в своем развитии. Параллельно с ним с 1950-х годов развивалось неофициальное искусство СССР [4].

Основной же задачей советского искусства являются: служить народу, отстаивать общее дело борьбы за социализм и коммунизм, нести людям правду, рождать в них творческое начало, а также толерантность к народам и многонациональности [4].

Культура советского и постсоветского периода является ярким витком русского наследия. Искусство, которое в некотором роде является зеркалом эпохи, стало и орудием для воплощения в жизнь догматов нового режима. В отличие от других видов художественного творчества, живопись, формирующая мысль человека, самым аккуратным и непосредственным образом проникала в сознание людей. С другой стороны, живописное искусство

меньше всего подчинялось пропагандистской функции и отражало переживания народа, его мечты и прежде всего дух того времени [5].

1920-е годы – время создания нового мира на развалинах, которые оставила Гражданская война. Для искусства – это период, в который в полную силу развернули свою деятельность различные творческие объединения. Их принципы отчасти сформированы ранними художественными группировками. Ассоциация художников революции (1922 г. – АХР России, 1928г. - АХР), лично выполняла заказы государства. Под лозунгом "героического реализма" художники, входившие в её состав, документально запечатлевали в своих произведениях жизнь и быт человека [5].

В период гражданской войны появились советские плакаты, которые характеризовались такими качествами как: «острота подачи материала, мгновенная реакция на быстро меняющиеся события, агитационная направленность, благодаря которой и сложились главные черты пластического языка плаката. Ими оказались лаконизм, условность изображения, четкость силуэта и жеста». Плакаты были чрезвычайно распространены, печатались большими тиражами и размещались повсеместно [4].

Искусство 1960-1980-х гг. является новым этапом. Идёт разработка нового "сурового стиля", задача которого состояла в воссоздании действительности без всего того, что лишает произведение глубины и выразительности и губительно влияет на творческие проявления. Ему были присущи лаконичность и обобщение художественного образа. Художниками этого стиля воспевалось героическое начало суровых трудовых будней, которое создавалось особым эмоциональным строем картины. "Суровый стиль" был определённым шагом к демократизации общества [5].

Художники 70-х продолжают традиции предшествующего этапа, пытаются выразить свое восприятие современности со всеми ее проблемами. В работах всё больше появляется символика. Живописцы обращаются к фольклору, традициям западноевропейского и русского искусства разных веков.

Одна из главных черт пластических искусств 70 - 80-х гг. – отсутствие единого стиля, нет жестких канонов в применении выразительных средств и приемов, размываются границы между жанрами, сближаются виды искусства. Среди талантливых мастеров 1970-х гг. – Т. Назаренко, О. Булгакова, А. Ситников, В. Орлов.

В 1970 - 1980-е годы переживает расцвет «андеграунд», «подпольное» искусство. Здесь оформились свои течения и направления, такие как абстрактный экспрессионизм, кинетическое искусство, концептуализм, соц-арт.

Поп-арту, сюрреализму, оп-арту и новому символизму, которым путь на выставки был категорически заказан, обрели совершенно официальную прописку в оформлении журналов («Знание – сила», «Химия и жизнь»).

Официальные власти не терпели того, чего не понимали. Тем более, эти работы не понимали и абсолютное большинство «простых смертных», т.е. они были рассчитаны на определенную аудиторию. Так что «наотрез запретить» было, в общем-то, легко. Запреты привели только к тому, что подпольное искусство все больше политизируется. Как, например, соц-арт представляет собой беспощадную иронию на слова, лозунги, дела партии и правительства, советского образа жизни. Главными же создателями соц-арта являются В. Комар и А. Меламид.

Ко второй половине 1980-х весь комплекс противоречий в советской культуре достиг критической отметки. Страну снова ожидает революция [2].

Нашей эпохе открыто огромное богатство живописного наследия предыдущих поколений. Современного художника не ограничивают практически никакие рамки, которые были определяющими, а подчас и враждебными для развития изобразительного искусства. Некоторая часть современных художников старается придерживаться принципов советской реалистической школы, кто-то находит себя в других стилях и направлениях. Очень популярны тенденции концептуального искусства, неоднозначно воспринимаемого обществом. Широта художественно-выразительных средств

и идеалов, которые предоставило нам прошлое, должна быть переосмыслена и послужить основой для новых творческих путей и создания нового образа [5].

Список используемой литературы источников:

1. Советское изобразительное искусство [Электронный ресурс] URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>
2. Советская и постсоветская живопись – история современного искусства [Электронный ресурс] URL: <http://www.artimex.ru/sovetskaya-i-postsovetskaya-zhivopis-01>
3. История советского искусства [Электронный ресурс] URL: https://www.rsu.edu.ru/wp-content/uploads/e-learning/History_of_Art/Artists/Art_16_6_g.html
4. Ассоциация художников революции [Электронный ресурс] URL: <https://yandex.ru/images/search?text=ассоциация%20художников%20революции%20состав&from=tabbar>
5. Родина, мать зовёт! [Электронный ресурс] URL: <https://abali.ru/rodina-mat-zovet-sovetskij-voennyj/>

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СОВЕТСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ

Выполнила: Н. Б. Унжуева

ФГБОУ ВО ИрГУПС Сибирский колледж транспорта и строительства
г. Иркутск.

Научный руководитель: Н. Н. Фитисова

В статье рассмотрены некоторые аспекты многофункциональной архитектуры советского периода. Цель настоящей статьи выявление роли и эстетических откликов русского авангарда в архитектурном облике общественных зданий советского периода.

Ключевые слова: советская архитектура, русский авангард, советский модернизм, многофункциональные здания, советские зодчие.

Период сдвигов, решительных качественных изменений в жизни общества всегда были трудным временем для архитектуры. На переломах истории менялись не только социальные структуры – менялся весь образ

жизни, другими становились отношения между людьми, их мировоззрение, потребности, нравственные и эстетичные идеалы. И зодчеству приходилось нащупывать новые, неизведанные пути как раз тогда, когда на его долю оставалось немного – силы общества и его ресурсы направленные на решение множества неотложных задач. На поворот всемирной истории к коммунизму, совершившийся вместе с Октябрьской революцией, освободил громадные созидательные силы. И за срок очень короткий по мерам исторических процессов, советская архитектура прошла большой путь и достигла результатов огромного социального и культурного значения [2].

Принципиальное отличие советской архитектуры от архитектуры капитализма и других антагонистических общественных формаций – в ее назначении служить интересам народа. Если прежде, строя дворцы, храмы, особняки, конторы, универмаги и заводы, архитекторы выполняли социальный заказ правящей верхушки общества, то теперь перед архитектурой встали новые социальные задачи – удовлетворение материальных и культурных потребностей трудящихся.

Изменение назначения архитектурных объектов, созданных в дореволюционное время, было лишь началом перемен в архитектуре. Демократический характер нового, социалистического строя предопределял изменения в направленности архитектурной деятельности.

В целях создания материально-производственной базы нового общественного строя государственным хозяйственным планом на 1919 г. предусматривалось строительство энергетических и промышленных предприятий. В программе, принятой VIII съездом РКП, было указано на необходимость улучшения жилищных условий трудящихся.

Утвержденной в 1920 году план электрификации России (ГОЭЛРО), направленный на экономический преобразование страны, предусматривал широкую программу строительства электростанций и заводов. В течение восстановительного периода (1921-1926) было построено 285 промышленных предприятий. Один из наиболее значительных объектов того времени –

Волховская ГЭС им. В. И. Ленина. Хотя строительство приходилось вести с применением несовершенной техники и при недостаточном опыте проектирования сооружений такого рода, тем не менее Волховская ГЭС является удачным сооружением для своего времени примером энергетического сооружения и в инженерном, и в архитектурном отношении.

За десятилетия, прошедшие после Великой Октябрьской социалистической революции, многое впервые начиналось и складывалось в Москве. Особое место принадлежит ей и в зодчестве XX века.

В первой половине 1920-х гг. производилась также реконструкция некоторых площадей в Москве и Ленинграде.

В 1927 году началось крупное промышленное строительство. За годы первой пятилетки в СССР было построено свыше 1500 новых промышленных предприятий и сооружений, среди них такие известные всей стране объекты, как Днепровская ГЭС, Магнитогорский и Кузнецкий металлургические комбинаты, завод тяжелого машиностроения «Уралмаш» в Свердловске, Харьковский, Волгоградский и Челябинский тракторные заводы, Московский и Горьковский автомобильные заводы, Ростовский завод сельскохозяйственного машиностроения, шарикоподшипниковый завод в Москве. Были вновь созданы целые отрасли промышленности, прокладывались новые железные дороги, в необжитых восточных районах страны создавались новые города.

Царская Россия не знала таких промышленных предприятий, какие довелось строить молодой Советской Республике. До революции архитекторы в России почти не занимались промышленным строительством. Промышленная архитектура как один из видов профессиональной архитектурной деятельности определилась в нашей стране в годы первой пятилетки, когда создание в кратчайшие сроки мощной индустриальной базы являлось задачей первостепенной важности [1].

Наиболее видными архитекторами-конструктивистами 20-х годов были А. Веснин, М. Гинзбург, И. Леонидов. Из «рационалистов» наиболее известными являются Н. Ладовский и К. Мельников [3].

В начале 1930-х гг. произошли перемены в стилевой направленности советской архитектуры. Разнохарактерность творческих течений сменилась консолидацией архитектурно-профессиональных позиций. Вехой, знаменовавшей этот поворот, послужил конкурс на проект Дворца Советов, проведенный в 1931-1933 гг. В качестве рекомендаций участникам конкурса было указано, что «поиски должны быть направлены к использованию как новых, так и лучших приемов классической архитектуры». Это программный принцип был принят в качестве основы не только при проектировании данного объекта, но и во всем архитектурном обществе 1930-х гг.

Составление проекта Дворца Советов было в конечном счете поручено группе архитекторов (Б. Иофан, В. Гейлфрейх, В. Щуков) на основе результатов конкурса. При этом было предложено завершить здание гигантской скульптуры Ленина, а само здание трактовать как пьедестал. Указание ориентировали на создание архитектурного образа, выражающего монументальность и величие. Соответствующий проект был выполнен, но начавшееся строительство было прервано войной и после войны не возобновилось.

В 1930-х гг. была завершена реконструкция народного хозяйства. СССР впустил в полосу завершения строительства социализма. Состояние архитектуры не соответствовало задачам дальнейшего развития советского общества. Партия и правительство предприняли ряд мер, направленных на объединение творческих сил архитекторов. В Москве, Ленинграде и других городах были созданы централизованные государственные архитектурно-проектные мастерские. В 1932 г. вместо разрозненных архитектурных обществ был образован Союз советских архитекторов, объединивший зодчих страны в единый творческий коллектив.

После успешного выполнения первого пятилетнего плана партия и правительство в целях дальнейшего совершенствования архитектурно-строительного дела предприняли ряд мер по укреплению его производственно-технической базы.

В годы второй и третьей пятилеток продолжал возрастать размах строительства. В 1935-1941 гг. в Москве проводили большие работы по обновлению города. Был произведен сплошной снос малоценных строений в центральной в центральной части, в результате чего образовалась система площадей от здания Манежа до Большого театра. На этом участке были построены Дом Совета Министров СССР и гостиница «Москва».

После Второй мировой войны история советской архитектуры вступает в новый этап. Понадобилось много ресурсов, чтобы восстановить разрушенные поселения. В середине 1940-х годов в СССР складывается второй после конструктивизма «большой стиль» в архитектуре – сталинский ампи́р. Он соединил в себе несколько направлений: классицизм, барокко, ар-деко, ампи́р. Ему были свойственны размах, помпезность, величественность. Здания в этом стиле были призваны демонстрировать победу и масштабность советских достижений. Символом этого стиля стали знамениты московские «высотки»: МГУ, гостиница «Украина», МИД и другие. Сталинский ампи́р стал доминирующим стилем на 150 лет, он изменил облик страны. Сталинская архитектура появилась практически во всех городах страны.

В послевоенный период остро встала проблема жилья. Но в 1950-х годах ее решать руководство не могло, так как было необходимо восстанавливать производственную инфраструктуру. А вот в 1960-х годах откладывать решение этой задачи уже было невозможно. Как раз к этому времени пришел конец сталинской эпохе и Н. Хрущев призвал максимально удешевить жилое строительство. Также он инициировал борьбу с «художественными излишествами», за образец было рекомендовано взять кварталы французского функционализма. Так появились знаменитые Черемушки, как образец новой жилой среды. В квартале должны были быть все объекты социальной инфраструктуры, а здания должны обеспечивать минимальную площадь на каждого проживающего.

С конца 1960-х годов начинается массовое поточное строительство типового жилья. Во всех городах и поселках СССР появляются дома из

укрупненных бетонных деталей. Строительство идет быстро, люди получают квартиры. Но применять слово «архитектура» к этой застройке трудно, так как здания были абсолютно безликими и одинаковыми. Так архитектура советского района по типовому проекту в любом городе была как две капли воды похожа на другие населенные пункты. Именно над этим и смеялся кинорежиссер Э. Рязанов в ленте «Ирония судьбы». Массовое строительство и борьба с архитектурными излишествами привела к тому, что к 80-м годам феномен советской архитектуры превратился в ничто. Безусловно, были отдельные творцы и здания достойные внимания, но в целом зодчество находилось в глубоком кризисе. Интересно, что живое архитектурное творчество в то время перемещается из столиц в провинции и союзные республики [1].

В 1980-х годах, когда официальная архитектура советского периода погружается в кризис, появляется этот необычный феномен. Молодые зодчие в то время не могли рассчитывать не только на реализацию своих идей, но даже на их признание. Поэтому они создавали проекты в бумаге, нередко отправляли их на разные зарубежные конкурсы и выигрывали призы. В этой области складывается целое поколение хороших архитекторов. Основоположниками движения являются А. Бродский, И. Уткин, М. Белов, Ю. Аввакумов, М. Харитонов. Архитекторы выработали собственный стиль подачи идеи. Так как они были уверены, что проекты не будут реализованы, они сосредоточивались на визуальной подаче концепции. В основном эти архитекторы вдохновлялись идеями античности, хотя и создавали часто футуристические проекты.

Советская архитектура в первой половине своей истории развивалась благодаря творчеству зодчих, учившихся и формировавшихся еще в имперские времена. После того, как это поколение ушло, наступает небольшой период затишья. Но вскоре вырастает новая плеяда архитекторов, которые несут новые идеи и новые задачи. К числу лучших зодчих СССР специалисты относят К. Мельникова, В. Татлина, А. Щусева. Эти конструктивисты составляют настоящую гордость нашей страны в мировой архитектуре. Также к числу лучших в отечественном зодчестве относятся Н. Ладовский, И. Рерберг, братья

Веснины, А. Красовский. Большой вклад в формирование образа многих советских городов внесли И.В. Жолтовский, В.Н. Семенов, Н. Докучаев, Б. Иофан, В. Кринский. В советское время сформировались архитекторы, которым довелось преобразовать постсоветское пространство после перестройки. Среди них стоит упомянуть И. Уткина, А. Бродского, Ю. Григоряна [4].

В лучших произведениях архитектуры 1960-х нашли свое отражение прогрессивные принципы архитектуры и градостроительства, получившие развитие и воплощение в последующие годы. С середины 1950-х и до начала 1990-х - это годы самого неocenённого периода в истории советской архитектуры, от хрущёвской оттепели до постмодернизма. После контекстуализма и историзма 1970-х, середины 1980-х годов, принесших архитектурному наследию страны яркие свидетельства в виде многих зданий и сооружений жилого и общественного назначения, маятник времени снова качнулся в сторону авангардных находок и произведения последнего, в том числе, десятилетия советской архитектуры, демонстрирующие признаки и конструктивизма, и функционализма, и рационализма, воплотились в стиль, названный «советским модернизмом».

Советская архитектура сделала огромный скачок в своем разностороннем развитии. Были созданы более совершенные в функциональном, конструктивном и эстетическом отношении типы зданий. Прогрессивная направленность советской архитектуры проявилась в строительстве больших жилых комплексов во всех городах, в резком возрастании жилищного строительства и в качественном изменении характера жилищ.

Список используемой литературы и источников:

1. Гольдштейн А. Ф. Зодчество: учеб. пособие, под ред. / А. Ф. Гольдштейн; под редакцией Ю. С. Яралова. – М.: «Просвещение», 1979. – 445 с.
2. Иконников А. В. Архитектура Москвы XX век: учеб. пособие / А. В. Иконников. – М.: «Московский рабочий», 1984. – 222 с.

3. Литвинова О. А. Русские архитекторы: учеб. пособие / О. А. Литвинова. – М.: «Росмэн-пресс», 2003. – 366с.

4. Николаев А. Л. Многофункциональная архитектура советской эпохи / А. Л. Николаев // Инновации и инвестиции. – 2019. – № 1. – С. 213-215.

ПРАВОВОЕ ВОСПИТАНИЕ МОЛОДЕЖИ В ПОСТСОВЕТСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Выполнил: **А.А. Нурписов**
МАОУ г. Иркутска гимназия № 2

Научный руководитель: **Е.М. Нурписова**

Статья отражает процесс правового воспитания молодого поколения в постсоветский период, рассматривается значение семьи, общества и государства в правовом воспитании личности.

Ключевые слова: правовое воспитание молодежи, правовое сознание, правовая культура, деформация правосознания, правовой нигилизм, правовой инфантилизм.

Формирование правовых знаний у молодого поколения является одной из самых актуальных задач настоящего времени. Проблемы правового воспитания наиболее ярко проявились в постсоветский период, после переоценки ценностей и смены идеологии. На фоне социально-экономических, политических и иных преобразований в обществе произошли существенные изменения духовно-нравственных ценностей. Данные перемены привели к снижению правовой культуры российского общества, затронули они и молодежь как наиболее многочисленную и восприимчивую к любым изменениям социальную группу [3].

Правовое воспитание молодого поколения сегодня определяет перспективы развития будущего нашей страны.

Основной целью правового воспитания является совершенствование правовой культуры и правосознания современной молодежи.

Задачей правового воспитания является привитие молодому поколению осознанного стремления к правомерному поведению.

Процесс правового воспитания личности начинается еще в детстве, с усвоения норм социального поведения, общения и взаимодействия людей, социальных и нравственных запретов и требований. Затем к правовому воспитанию подключаются другие субъекты – социальные объединения, государство и т.д. [2] Человек усваивает характер существующих в данном обществе нравственно-правовых отношений, накопленный опыт, действующие нормы, ценности и преобразовывает их в свои собственные ориентации и установки, таким образом, формируется система правовых знаний, на основе которых дается самооценка собственного правового поведения и оценка правового поведения других субъектов права. Формируется правовая культура и правосознание, влияющие на выбор правомерного или противоправного поведения.

Возможные отклонения в поведении в последствии приводят к появлению у индивида криминальных наклонностей, правового нигилизма, асоциального поведения. Такие отклонения, как правило, возникают в юношеский период, который совпадает у молодых людей с периодом обучения в старших классах школ, либо учебных заведениях среднего профессионального образования или высшего образования. Именно этот период является определяющим в рамках формирования правовой культуры личности, определяет ее отношение к принятым в обществе правовым нормам, а также готовность или неготовность их соблюдать.

Причины таких отклонений разнообразны, выбор индивидом правомерного или неправомерного поведения находится во взаимосвязи с:

- непосредственными условиями проживания (наличие полной или неполной семьи, непосредственное окружение, экономические условия);
- психофизическими условиями (физиологические, психологические и психические особенности формирования личности);

- организованной системой обучения и воспитания (усвоение правовых норм и занятие определенной позиции по отношению к этим нормам, оценка непосредственной реализации правовых норм);
- средствами массовой информации (информационно-психологическое воздействие);
- государственной политикой (заинтересованность государства в повышении правовой культуры населения) [2].

Особое внимание следует обратить на вопрос правового воспитания молодой личности в семье. Микроклимат семьи оказывает непосредственное воздействие на психику и поступки молодого человека, т. е. именно в семье формируется база, на основе которой осуществляется дальнейшее развитие представлений человека о праве и культуре, а поступки родителей и окружающих людей формируют его жизненные ориентиры. Кризис института семьи также отрицательно воздействует на процесс формирования правового воспитания современной молодежи. Неблагоприятный семейный фон, оскорбления, агрессия по отношению к ребенку и родителей друг к другу, алкоголизм родителей – приводят к деформации семейных отношений, создают хроническую психотравмирующую ситуацию, что формирует антисоциальную направленность личности подростка.

Образовательные организации также играют важную роль в формировании правового воспитания молодого поколения. Они развивают интеллект, формируют ценности и нормы поведения, дают новые знания и навыки. Именно здесь возможно скорректировать ошибки семейного воспитания и остановить процесс деформации личности подростка, который может зародиться в семье.

Молодые граждане часто не знают о своих правах, обязанностях и об ответственности за свои неправомерные действия, что в результате приводит к совершению ими правонарушений. Часть молодежи не расценивает употребление алкоголя и наркотических веществ сверстниками как правонарушение, относится к этому лояльно.

Часто выпускники технических факультетов ВУЗов и средних профессиональных организаций, при трудоустройстве имеют только приблизительные знания о том, в каких случаях, например, применяются меры дисциплинарного взыскания, когда наступает уголовная ответственность.

Таким образом, тех правовых знаний, которые получают молодые люди в процессе обучения в образовательных учреждениях совершенно недостаточно для формирования социально одобряемого поведения молодых граждан, воспитания их в духе уважения к праву.

Нельзя недооценивать роль средств массовой информации (СМИ) в формировании правового воспитания молодого поколения.

СМИ являются мощной силой для воздействия на сознание людей, особенно молодых [4]. Обладая широкими правами и возможностями, при практически полном отсутствии цензуры работники СМИ не всегда соблюдают нравственно-этические барьеры, обеспечивают соблюдение прав граждан на получение достоверной информации, являются честными и добросовестными. Особую тревогу вызывает ориентированность СМИ на меркантильный смысл жизни, а не на духовно-нравственные и правовые ценности (демонстрация натуралистических сцен жестокости, убийств, расправ, насилия, распущенности; целенаправленное навязывание асоциальных и противоправных эталонов поведения и стилей жизни за счет подачи безоценочной информации о формах и способах существования преступного мира и т. д.) [1]. Все это не лучшим образом влияет на формирование правового сознания и правовой культуры молодых людей.

Старые социальные ценности утрачены, утверждение новых происходит очень медленно.

Сегодня правовое воспитание молодежи является общегосударственной задачей, т.к. показатели и качество правовой воспитанности молодых граждан напрямую влияют на развитие страны.

Процесс формирования правового воспитания сложный и длительный, находится во взаимосвязи с другими направлениями жизнедеятельности

человека, духовной, эстетической, патриотической, физической и иных составляющих культуры личности. Каждое из них вносит свой специфический вклад в развитие личности.

Формирование позитивного отношения к закону, праву, знание гражданами своих прав и обязанностей перед государством и обществом является основными задачами в процессе формирования правовой культуры населения.

Список используемой литературы и источников:

1. Запесоцкий А.С. Образование и средства массовой информации как фактор социализации современной молодежи/А.С. Запесоцкий – СПб: Издательство С.-Петербур. гуманит. университета профсоюзов, 2009. – С.250
2. Кудрявцев В.Н. Право и поведение. М.:Юр.Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2016. 192 с.
3. Рябко, И. Ф. Правосознание и правовое воспитание масс в советском обществе / И. Ф. Рябко. - Ростов н/Д. : Изд-во Рост. ун-та, 1969. - 191 с.
4. Стуканов, В. Г. Информационно-педагогическая система формирования правосознания личности: монография / В. Г. Стуканов. - Минск, 2016. - [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://elibrary.ru/item.asp?id=28087013>

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

Выполнили: Н. М. Теплых, Р. А. Рууз

ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет гражданской авиации» (МГТУ ГА) Иркутский филиал МГТУ ГА
г. Иркутск

Научный руководитель: Е.М. Нурпиисова

В статье рассматривается история возникновения и развития правил дорожного движения в России, основные этапы их правового регулирования.

Ключевые слова: лошадь, автомобиль, извозчик, пассажир, правила дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, дорожные знаки, транспорт.

История российских правил дорожного движения началась задолго до появления первых автомобилей. Первые нормы возникли в годы правления Ивана III, который утвердил общие правила пользования почтовыми трактами с перекладными лошадьми, позволявшими быстро преодолевать большие расстояния [1].

В 1683 году Петр I запретил быструю езду по городским улицам, езду без возниц и на невзнузданных лошадях. Кучерам запрещалось бить прохожих хлыстами. В 1719 году указом первого российского императора были созданы полицейские органы, контролирующие соблюдение в Санкт-Петербурге установленных правил движения [3].

В 1730 году императрица Анна Иоановна ввела наказание за несоблюдение скоростного режима – любителей быстрой езды полагалось штрафовать, сечь розгами и ссылать на каторгу.

С течением времени в правила вносились изменения и дополнения: утверждались особенности проезда перекрестков, необходимость сбрасывать скорость при приближении к перекрестку, запрет обгона на трудных участках дорог, вводилось преимущество пешехода на движение, а также приоритет движения крестного хода или похоронной процессии.

В 1883 году была издана «Инструкция городским Московской полиции», которая вручалась каждому городскому. Этот документ они обязаны были всегда иметь при себе и руководствоваться им в своих действиях. В числе прочих пунктов, инструкция предписывала следить за соблюдением правил дорожного движения, в том числе скоростным режимом, обгоном, выполнением требований к транспортным средствам [2].

В то же время в крупных городах появилось большое количество частных извозчиков. Для того, чтобы регулировать их деятельность и следить за качеством обслуживания пассажиров, государственные органы стали выдавать лицензии. Для получения «номера» извозчики должны были опрятно выглядеть, следить за внешним видом лошадей и соблюдать правила – управлять конным транспортом только в трезвом виде и не останавливать

повозки посреди улиц. С возникновением «конки» - городской железной дороги с конной тягой, появилось новое правило проезда перекрестков – преимущество тяжелых «вагонов» перед другими транспортными средствами.

Появление первых автомобилей в XIX веке значительно увеличило необходимость в качественной организации дорожного движения. В 1896 году в России был принят документ, регулирующий движение «самодвижущихся экипажей», а в 1900 году в Санкт-Петербурге утвердили порядок движения пассажирских и грузовых автомобилей по городу. Уже тогда были определены многие правила, действующие и сейчас. Автомобиль должен был быть зарегистрирован, оснащен номерными знаками спереди и сзади и исправен, что подтверждалось ежегодным обязательным осмотром специальной комиссией. Управлять автомобилем мог гражданин старше 21 года, знавший грамоту и русский язык, соответствовавший требованиям по состоянию здоровья, сдавший специальный экзамен по вождению и имевший разрешение на управление [7].

В 1908 году в Санкт-Петербурге полицейским, работавшим на дорогах с наиболее интенсивным движением, начали выдавать белые трости для подачи сигналов водителям. При поднятии жезла вверх все - и автомобилисты, и велосипедисты и вагоновожатые в трамваях должны были немедленно остановиться и продолжить движение только после того, как он будет опущен. Спустя некоторое время трость получила известную нам сегодня полосатую окраску.

В 1911 году в России начали устанавливать знаки, принятые на первой международной конвенции в Париже в 1909 году, утвердившей международные правила дорожного движения.

Первыми знаками были – «неровная дорога», «опасный поворот», «пересечение равнозначных дорог» и «железнодорожный переезд со шлагбаумом» [9].

Первым советским документом, связанным с безопасностью дорожного движения, была «Инструкция о пользовании автомобилями и мотоциклами и о

порядке движения по городу Москве и ее окрестностям», утвержденная Моссоветом 31 июля 1918 года. Следом за ней в 1920 году был опубликован подписанный Владимиром Лениным Декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (правила)», установивший ограничение скорости для легковых автомобилей 25 верст в час, а для грузовых – 15 верст в час, при перемещении ночью – 10 верст в час. Здесь же были определены требования к состоянию автомобилей, их регистрации, номерным знакам, наличию у водителей документов – прав, удостоверения личности, путевых листов и требованиям к их оформлению, определялся круг лиц, отвечающих за нарушение ПДД [6].

В 1920-х годах на улицах Москвы появились первые установки для регулирования дорожного движения. В 1927 году на Страстной (ныне Пушкинской) площади установили два светофора с поворачивающимися крыльями. С помощью ручек регулировщик вручную поворачивал вокруг оси на 90° крылья семафора и таким образом закрывал или открывал движение через перекресток. В 1930-х годах в Москве устанавливали светофоры в виде циферблата, разделенного на красные и зеленые сектора.

Специальным приказом по милиции от 29 ноября 1922 года сотрудники патрульно-постовой службы экипировались жезлом регулировщика длиной 11 вершков (около 50 сантиметров) красного цвета с желтой ручкой. Его предписывалось носить на ремне спереди, с левой стороны в специальном кожаном чехле.

В 1928 году в штате Московской городской милиции впервые появилась должность инспектора по регулированию уличного движения, а менее чем через три года при управлении рабоче-крестьянской милиции Москвы возникла отдельная структура – ОРУД (отряд регулирования уличного движения), в состав которого входила инспекция по выдаче разрешений (прав) на управление автотранспортом[7].

В 1931 году в Женеве при участии представителей Советского Союза прошла международная конференция, на которой приняли единую

европейскую систему дорожных знаков, основанную преимущественно на символах. Было разработано и утверждено 26 знаков, классифицированных по трем группам – указательные, предупреждающие и предписывающие [6].

20 марта 1932 года Советом народных комиссаров РСФСР было принято постановление «О централизации учета аварийности и происшествий на местном транспорте в органах рабоче-крестьянской милиции». С этого момента начался статистический учет ДТП и их последствий [6].

В годы Великой Отечественной войны (1941-1945) работа в направлении безопасности дорожного движения не прекращалась, например, в 1944 году в Москве приняли новые правила дорожного движения, повысившие требования к водителям и пешеходам, а 30 марта 1945 года были приняты акты, регламентирующие требования к внешнему виду автомобилей в Москве.

В 1953 году появилась первая дорожная разметка для обозначения пешеходного перехода, которую за «полосатость» сразу называли «Зебра».

В 1959 году Советский Союз присоединился к Международной конвенции о дорожном движении, принятой в 1949 году, и к Протоколу о дорожных знаках и сигналах. В том же году началась разработка единых Правил дорожного движения.

С 1 января 1961 года первые в истории страны единые Правила дорожного движения (ПДД) стали обязательными для всего СССР. До 1961 года в регионах Советского Союза действовали собственные правила дорожного движения. В Москве максимально разрешенная скорость равнялась 60 километрам в час, в Калужской области – 50 километрам в час, в Тульской – 30 километрам в час. Отличались светофоры и их сигналы, правила проезда перекрестков, технические требования к автомобилям.

1 июля 1963 года был введен в действие новый ГОСТ 10807-64 «Знаки и указатели дорожные», а также стандарт на отличительный знак для перевозочных средств, участвующих в международном движении.

Начиная с 1968 года в рамках борьбы за понижение количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) было введено повсеместное изучение ПДД

в общеобразовательных школах и профтехучилищах, с 1971 года такие занятия начали проводить в старших группах дошкольных учреждений, а в дальнейшем в рамках борьбы за безопасность дорожного движения и снижение травматизма среди детей в повсеместную практику вошли различные слеты, совещания и семинары для юных участников дорожного движения. В это же время были созданы научно-исследовательские лаборатории проблем безопасности дорожного движения при Всероссийском научно-исследовательском институте министерства охраны общественного порядка (ВНИИ МООП) и МВД СССР, была введена в Москве первая ЭВМ для регулирования движения одновременно на семи перекрестках [5].

В 1968 году Советский Союз присоединился к Венской конвенции о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах. В 1973 году после ратификации Советским Союзом новых конвенций вступили в действие новые Правила дорожного движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР. В последующие годы в правила неоднократно вносились изменения. Эти документы изменили раздел дорожных знаков, требования к техническому состоянию эксплуатируемых транспортных средств, порядок использования проезжей части, поведения водителей при ДТП, применение противотуманных фар, ввели ограничение скорости движения в городах – 60 километров в час, а на дорогах страны – 90 километров в час для легковых автомобилей и 70 километров в час для грузовых автомобилей, ввели предписание об обязательном применении ремней безопасности и комплектации автомобилей аптечками и огнетушителями, регламентировали порядок движения транспорта со специальными световыми и звуковыми сигналами [10].

Ныне действующие Правила дорожного движения были утверждены Правительством Российской Федерации 23 октября 1993 года, по сей день в них вносятся изменения и дополнения [4].

На рубеже 1990-х – 2000-х годов работа над безопасностью дорожного движения велась высокими темпами. Были изменены порядок регистрации транспортных средств и приема экзаменов, введены новые паспорта

транспортных средств, свидетельства об их регистрации и номерные знаки, новые водительские удостоверения. В 2003 году в России впервые было введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО). Серьезным шагом в борьбе с нарушениями ПДД стало принятие в России в 2008 году положений, позволяющих применять средства фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме.

В настоящее время продолжается работа по совершенствованию нормативно-правовой базы, усиливается ответственность за наиболее опасные правонарушения, дополнительно регламентируется деятельность собственников дорог, внедряются новые требования к обустройству пешеходных переходов, развивается система видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

8 января 2018 года распоряжением Правительства РФ утверждена "Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы".

Целями стратегии определены повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году. В качестве целевого ориентира на 2024 год установлен показатель социального риска (число лиц, погибших в ДТП на 100 тысяч населения.), составляющий не более четырех погибших на 100 тысяч населения [8].

Технический прогресс не стоит на месте. С изобретением новых средств транспорта будут меняться и правила их движения, всегда соответствуя текущим реалиям. Кто знает, возможно, через несколько лет в нашу жизнь войдут автомобили на воздушной подушке, а с ними и правила перемещения в многомерном пространстве. Может быть, эти правила будут проверять у нас сами транспортные средства непосредственно перед поездкой или полётом, соединяясь с общемировыми банками данных, разрешая только включить автопилот, в случае получения оценки «не сдал».

Список используемой литературы и источников:

1. Алексеев Ю. Г. «Иван Великий: Первый «Государь всея Руси».- М.: Эксмо, Яуза, 2017. - 320 с.
2. Ключевский В.О. «Русская история». Москва, 1902. РГБ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.prilib.ru/item/362437> (дата обращения 01.11.2021).
3. Платонов С. Ф. Лекции по русской истории. - Высшая школа. - Москва, 1993. - С. 736.
4. Постановление Совета министров - Правительства Российской Федерации «О правилах дорожного движения». Архивная копия [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://base.garant.ru/1305770/#block_1001 (дата обращения 01.11.2021).
5. Журнал «За рулем» 1979 год № 12 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.zr.ru/archive/zr/1979/12/pravila-dorozhnogo-dvizhieniia> (дата обращения 01.11.2021).
6. Журнал «За рулем» 1986 год № 11 (Электронный ресурс) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.zr.ru/archive/zr/1986/11/pravila-dorozhnogo-dvizhieniia> (дата обращения 01.11.2021).
7. Журнал «За рулем» 1995 год № 2 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.zr.ru/archive/zr/1994/02/po-rossiiskim-pravilam> (дата обращения 01.11.2021).
8. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_288413/df7700fdc6ec2d37938dd5435543e61ffea84440/ (дата обращения 01.11.2021).
9. Конвенция о дорожном движении. Вена, 08.11.1968г.) (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/2540357/#friends> (дата обращения 01.11.2021).

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ «ЗИЛа»

Выполнила: **Т. П. Хачатурян**

ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет
гражданской авиации» (МГТУ ГА) Иркутский филиал МГТУ ГА
г. Иркутск

Научный руководитель: **О. Н. Астраханцев**

В статье рассматривается история одного из самых крупнейших предприятий отечественного автомобилестроения, легендарного завода имени Лихачева (ЗИЛ). Автором выделены основные этапы развития заводы, указаны марки производимых автомобилей и их история создания.

Ключевые слова: автомобилестроение, автомобиль, завод, ЗИЛ, ЗИС, АМО, СССР, автомобильная промышленность.

Нет в нашей стране человека, который бы не знал аббревиатуру «ЗИЛ». В разные годы названия завода менялись, но неизменным оставалось одно — это был автогигант страны советов. Завод имени Лихачева (далее ЗИЛ) начинает свою историю с 1916 года, именно в этом году было принято решение обосновании автомобильного завода АМО.

Завод имени И. А. Лихачева непрерывно работал почти 100 лет. В разное время он выпускал холодильники, грузовики и правительственные автомобили. С ним сотрудничали сотни заводов по всему СССР. ЗИЛ пережил две мировые войны, революцию, нефтяной кризис и другие масштабные события.

В 1918 году все имущество завода АМО было признано собственностью государства, и в октябре 1918 года предприятие занялось капитальным ремонтом грузовиков. С 1920 года завод участвовал в советской танковой программе и изготавливал двигатели для танка "Русский Рено".

Позже, завод задался целью, во что бы то ни стало, выпустить новые свои автомобили к октябрьским торжествам 1925 года. Времени для этого было всего 6 месяцев, работа по всему заводу кипела. Рабочие употребили все силы, работали днем и ночью, в особенности последние 2 месяца. Работали по 14 часов в день, не считаясь ни с кодексом законов о труде, ни со своими силами.

Благодаря энергии рабочих и администрации, точному исполнению самих работ, машины вышли на славу.

К автопробегу 1925 года на заводе успели изготовить уже около 50 автомобилей, большая часть которых была собрана уже из взаимозаменяемых деталей. Эти машины делались тщательно, бракованные детали на сборку не допускались, поэтому они были лучшего качества, чем самые первые.

Для того, чтобы вполне доказать, что завод может не хуже Америки или Германии строить свои машины, был устроен пробег трех машин от Москвы до Ленинграда и обратно через Лугу – Витебск – Смоленск. Всего 2 400 верст, при полной нагрузке балластом в 104 пуда.

Средняя скорость этого пробега была 35 верст в час. Машины во все время этого пробега работали очень хорошо и прибыли на место по точному расписанию и в полной исправности. Специальная комиссия, следившая за результатами этого испытания, признала полную пригодность машин.

В 1927 году, директором завода был назначен – Иван Алексеевич Лихачев. С этого года завод начинает бурно развиваться, выпуская различные модели автомобилей [1].

В начале 1927 года, автотрест, которому подчинялся завод, принял решение о реконструкции завода. Объектом производства был выбран грузовик американской автосборочной фирмы "Автокар" грузоподъемностью 2,5 т. При этом планировался массовый выпуск грузовиков конвейерным способом [2].

В 1931 году состоялся пуск завода после реконструкции и 1 октября этого же года заводу присвоено имя И.В.Сталина (ЗИС). 25 октября 1931 г. был выпущен первый отечественный сборочный автомобильный конвейер, с которого сошли первые 27 грузовиков АМО-3 [3]. К лету 1933 г., грузовик АМО-3 был модернизирован, его грузоподъемность была повышена до 3 т. [4].

В 1934 г. началось производство автомобилей ЗИС-5 и ЗИС-6. В это время завод выпускал около 100 тысяч автомобилей в год, большинство из которых являлись легендарными ЗИС-5. Грузовик ЗИС-5 стал этапной моделью в истории завода не только потому, что был первым действительно массовым

автомобилем и стоял на производстве 15 лет. На базе автомобиля ЗИС-5 было разработано 25 разновидностей и модификаций автомобилей, 19 из которых были поставлены на производство. Так Московский завод стал флагманом отрасли.

В 1936 г. (3 ноября) началась конвейерная сборка первого отечественного семиместного лимузина ЗИС-101, основой которого стала конструкция американского легкового автомобиля "Бьюик" [4].

С 1936 по 1941 гг. завод сосредоточил усилия на увеличение выпуска грузовиков с газогенераторными установками ЗИС-21 и полугусеничных автомобилей ЗИС-22, ЗИС-42, а также автобусов ЗИС-8 и ЗИС-16 (все на базе ЗИС-5) [5].

Начало Великой Отечественной войны вынудило завод эвакуироваться, по частям: в Ульяновск, Челябинск, Щадринск и Миасс. Успехи немецкой армии вынудили руководство готовиться к уничтожению автозавода. Но контрнаступление советских войск, позволило избежать уничтожения, и вскоре завод приступил к производству армейских грузовиков ЗИС-5В и тягачей (ЗИС-22 и ЗИС-42) [6].

Выполняя важнейшие задания по эвакуации, И. А. Лихачёв, в то же время сумел выделить для организации военного производства энергичных и инициативных работников. Учитывая осадное положение Москвы и необходимость обеспечить нормальную работу двух смен, был издан приказ: «Работу в цехах, занятых выполнением срочных заданий, проводить суточно – 24 часа с тремя часовыми перерывами и сутки отдыха. Начало смены в 8 часов утра».

Работали в очень тяжелых условиях, день и ночь не выходили из цеха, потому что минометы из цеха направлялись прямо на фронт, под Москву. Стволы миномета изготавливались из толстостенных труб, ранее поступавших с южных заводов. В этот тяжелый момент родилась идея использовать бракованные стволы зенитных орудий. Не дожидаясь труб с заводов Урала, автозаводцы дали фронту боевую технику.

В честь победы под Москвой коллективы цехов, участков и смен автозавода вставали на стахановские вахты, брали новые социалистические обязательства. 26 декабря московские автозаводцы, коллектив которых оставался ведущим в столице, досрочно выполнили месячную программу. Помимо выпуска разных видов оружия и боеприпасов в конце 1941 года было собрано 400 грузовых машин [1].

В апреле за образцовую работу по производству минометного вооружения орденами и медалями Советского Союза была награждена большая группа автозаводцев.

Во втором полугодии 1942 года в связи с тяжелым положением на фронте московские автозаводцы получили новые ответственные задания. Значительно увеличилась программа по выпуску машины ЗИС-5, вооружения и боеприпасов. Заводу поручалось в короткий срок освоить новую машину – вездеход ЗИС-42 [1].

Работы было много, и она была непростой. Еще в разгаре была война и связанные с ней трудности – недостаток людей, холодные помещения, недостаток питания. Они жили заботами и нуждами войны.

Май 1945 года открыл новую историческую страницу в жизни завода, в жизни всей страны. Весть о победе молниеносно разнеслась по заводским цехам. Бурным весенним потоком хлынули на заводскую площадь ликующие толпы автозаводцев. Радость переполняла сердца. Здесь собрались люди, вместе с фронтовиками ковавшие победу над ненавистным врагом.

Коллектив Московского автозавода прошел трудные испытания войны. С честью выполнил свой долг перед Родиной. Закаленный в суровой борьбе военных лет, он вступал в новую полосу жизни – мирное послевоенное строительство.

В 1950 году завод приступил к производству оборонной техники - бронетранспортеров ЗИС-152 и автомобилей-амфибий ЗИС-485. В 1955 г. на производство был поставлен первый отечественный междугородный автобус ЗИС-127 [7].

В 1956 году Иван Алексеевич Лихачев умер. Заводу было присвоено его имя. В конце того же года были собраны по два первых опытных образца грузовых автомобилей второго послевоенного поколения - ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131.

К 1975 году первый в СССР конвейер ежегодно выпускал 260000 автомобилей, обеспечивая гражданские и военные нужды страны. Эти самые знаменитые модели советских грузовиков ЗИЛ-151, ЗИЛ-157, ЗИЛ-130.

Начавшаяся в 1982 году последняя и самая крупная реконструкция завода совпала с кардинальными изменениями в экономике страны. В 1984 г. были выпущены первые автомобили ЗИЛ-130 с модернизированным передним приводом [6].

30 декабря 1994 г. с конвейера сошел последний грузовик ЗИЛ-130 (ЗИЛ-431410), и тогда же началось мелкосерийное производство автомобилей семейства ЗИЛ-5301. Кардинальные реформы в России 1990-х гг. существенно отразились на положении ЗИЛа. К концу XX века ЗИЛ выпускал автомобили более чем в 120 вариантах и предлагал их с кузовами и надстройками, которые выпускали 100 предприятий России и стран СНГ, а комплектующие для них изготавливали 800 заводов и мастерских. В 1998-2000 гг. ЗИЛ выпускал по 20-22 тыс. грузовиков — это в 10 раз меньше его потенциальных возможностей.

В 2001 году предприятие продало 16 458 автомобилей, в 2002-м — 12 113, в 2004-м было выпущено 12 763 автомобиля, а в 2005-м — 6 943. В дальнейшем производство падало до сотен, а затем и до десятков: 1 265 машин в 2011 году, 985 в 2012-м и, наконец, 95 в 2013 году. Вот так и рухнул один из старейших заводов страны [1].

Список используемой литературы и источников

1. Канал 49 «Бренды Советской Эпохи» ЗИЛ.
2. История АМО ЗИЛ 1924-1931 [Электронный ресурс] <http://www.amo-zil.ru/about/history/?id=443>. (дата обращения: 15.11.2021).
3. Этапы становления ЗИЛ 1931-1933 [Электронный ресурс] <http://www.amo-zil.ru/about/history/?id=447>. (дата обращения: 15.11.2021).

4. Этапы становления ЗИЛ 1936-1941 [Электронный ресурс] <http://www.amo-zil.ru/about/history/?id=450> (дата обращения: 15.11.2021).

5. Сталинский автопром: легендарные автомобили ЗИС и судьба завода ЗИЛ [Электронный ресурс] <https://svsx.livejournal.com/811520.html> (дата обращения: 15.11.2021).

6. Этапы становления ЗИЛ 1949-1957 [Электронный ресурс] <http://www.amo-zil.ru/about/history/?id=452> (дата обращения: 15.11.2021).

7. ЗИЛ история производителя [Электронный ресурс] <https://avtoprofy.ru/auto/zil.shtml> (дата обращения: 15.11.2021).

МАЛАЯ АВИАЦИЯ СИБИРИ

Выполнили: **И. В. Копылов, А. А. Берестнев**

ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет гражданской авиации» (МГТУ ГА) Иркутский филиал МГТУ ГА
г. Иркутск

Научный руководитель: **О. Н. Астраханцев**

Статья посвящена истории развития малой авиации. Показаны особенности малой авиации. Авторы проводят сравнительный анализ развития малой авиации в годы существования СССР и современный период.

Ключевые слова: малая авиация, малая авиация Сибири в РФ и СССР, аэропорты Сибири, проблемы малой авиации, перспективы малой авиации.

Что такое малая авиация, интересуется многих, кто слышит подобный термин. Малая авиация — понятие, которое объединяет собой малые воздушные судна. Под малыми суднами подразумеваются негабаритные и легкие самолеты. Термину «малая авиация» не дано четкое определение в российском законодательстве. Синонимами являются «частная авиация» и «сверхлегкая авиация». Основной задачей малой авиации является транспортировка человека, не учитывая какого-либо комфорта. К летательным аппаратам малой авиации законопроект относится: летательные аппараты не более 21 т, сверхлегкие и легкие летательные аппараты, паропланы и дельтопланы, планеры и мотопланеры, воздушные шары, аэростаты, дирижабли, микросамолёты

(самолёты с максимальным геометрическим размером 15-20 см), беспилотные летательные аппараты, в том числе и модели, серийные летательные аппараты, летательные аппараты, которые производят мониторинг окружающей среды, летательные аппараты нетиповой конструкции.

Давайте разберёмся, для чего человечеству вообще понадобилась малая авиация. В СССР кроме больших самолётов летали и маленькие. Самолет Ан-2 прозванный - «Кукурузник», обрабатывал поля, отслеживал пожары, перевозил пассажиров и грузы до полутора тонн, будучи в сложных северных регионах «летающей маршруткой».

Малая авиация выполняет множество задач: самолёты перевозят пассажиров и грузы, быстро доставляют пациентов из удалённых населённых пунктов в больницы, патрулируют лес для обнаружения пожаров и незаконных вырубок, пересчитывают копытных животных и наблюдают нерестилища рыб, выполняют научные исследования, ищут потерявшихся, обслуживает туристов, демонстрирует показательные выступления с выполнением демонстративных полётов или прыжков с парашютом и другие услуги. СССР и Российская Федерация оказались самой большой страной в мире. Огромные пространства и плохая дорожная сеть. В СССР частичным решением этой проблемы стала малая гражданская авиация. Развитая сеть аэродромов, даже у небольших населённых пунктов, и соответствующие маленькие, неприхотливые, дешёвые в эксплуатации самолёты.

Малая авиация Сибири в СССР:

1) Во-первых, была развита пассажирская коммерческая авиация, представлена в основном самолётами Ан-2, Ан-14, Л-410, Як-12, чешским самолётом Л-200 «Морова», вертолётами Ми-1, Ми-4, Ми-8.

2) Во-вторых, это сельскохозяйственная авиация. В основном самолёты Ан-2, вертолёты Ми-2, Ка-26. На наших полях совхозов и колхозов трудилась по разным данным от 3000 до 4000 единиц воздушных судов. Сельскохозяйственная авиация ежегодно выполняла авиационно-химические работы на площади более 100 млн. га. В Иркутской области уже более 40% агрохимических работ выполнялось самолётами и вертолётами.

3) В-третьих, малая авиация привлекалась также для лесоохраны, облёта нефтяных и газовых морских платформ, исследования природных ресурсов и атмосферы, воздушное патрулирование отдельных областей, пожаротушения, для геологоразведки, мониторинга окружающей среды и выполнения других задач.

Малая авиация в СССР была и вносила довольно высокий вклад в экономику государства. С распадом СССР, по большому счёту, исчезла и малая авиация. Остались лишь отдельные островки, где силами энтузиастов — по большей части отставных военных лётчиков — теплится жизнь.

А что же случилось с малой авиацией в современной России?

Почему уже в начале нового века российское руководство признало наступление кризиса в малой авиации? Развалился СССР, распался СЭВ (Совет экономической взаимопомощи) социалистических стран, рухнуло мировое социалистическое содружество, распались звеньевые цепочки когда - то единого Министерства авиационной промышленности (МАП), естественно всё это негативным образом сказалось на состоянии российской авиации, в том числе и малой. Ведь основные поставки самолётов малой авиации поступали из Польши и Чехословакии. Но, казалось бы, наступивший век рыночной экономики должен был не только поддержать малую авиацию на существующем уровне, но и дать толчок к её дальнейшему развитию. Ведь Россия с её просторами очень нуждалась и нуждается в малой авиации особенно наша Сибирь, с невероятными просторами лесных массивов и полноводными реками. Основной причиной всех бед в экономике страны считали плановое ведение экономики, отсутствие частной собственности, рыночных отношений, конкуренции. А потому считали отсталыми и наше сельское хозяйство, и наш гражданский воздушный флот и всю экономику в целом. Развернулась целая кампания против отсталой советской авиации, с её шумными неэкономичными двигателями, салонами — «скотовозами» и т.д. «Рыночники» в то время рассуждали просто: «Запад нам поможет». «Мы всё купим на Западе, картошку в Польше, технику в Европе и США». И началась великая реорганизация. Аэрофлот распался на 300 авиакомпаний, авиационные отряды и аэропорты стали самостоятельными

единицами, распались совхозы и колхозы, подскочили цены на керосин, а, следовательно, и на авиабилеты, естественно упал спрос на авиаперелёты и на сельскохозяйственную авиацию, стали распадаться авиационные отряды. Началась приватизация, распродажа имущества лётных отрядов и откровенные хищения. В итоге, по данным ГосНИИ ГА (Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации), пассажирооборот авиаперевозок в Сибири сократился более чем в 6 раз по сравнению с 1990 годом. Объём перевозок на местных линиях составляет менее 3% от общего количества пассажиров перевезённых на внутренних линиях [1].

Итак, что же изменилось со времён СССР?

- 1) Общее количество самолётов малой авиации значительно сократилось.
- 2) Значительно увеличилась доля лёгких и сверхлёгких воздушных судов
- 3) Из государственных все коммерческие воздушные перевозки стали частными или кооперативными

- 4) Парк воздушных судов в основном состоит из самолётов иностранного производства или собранного по их лицензиям.

- 5) Значительную роль в малой авиации приобрела беспилотная авиация, доля которой с каждым годом увеличивается

- 6) Изменилась система подготовки пилотов

Возьмём в пример из Сибири такой регион как Якутия. В 1990-е годы прошлого столетия в республике насчитывалось 14 объединённых авиаотряда, в отрасли работало 22 тысячи человек. На местных авиалиниях летали 132 самолёта Ан-2 (не считая вертолётов). Сейчас, малая авиация представлена пятью Ан-2 и шестью Ан-3 с количеством работников 4,5 тысячи человек. Страшно представить какая ситуация в других регионах. То же самое произошло и с сельскохозяйственной авиацией. Система ДОСААФ стала полукоммерческой организацией. Количество организаций сократилось до 60, бесплатное обучение кануло в лету, естественно и основное количество воздушных судов было распродано, списано и расхищено. По грубым подсчётам, если в СССР только самолётов Ан-2 насчитывалось около 10 тысяч

штук, 10 тысяч воздушных судов было в системе ДОСААФ, то общее количество малой авиации в СССР было более 20 тысяч воздушных судов. В настоящее время по данным «Росавиации» в России числится в реестре более 3000 частных воздушных судов, а по данным АО-ПА (Межрегиональная организация пилотов и граждан владельцев воздушных судов) на сентябрь 2020 года в государственном реестре числится около 6000 лёгких и сверхлёгких воздушных судна. К этому необходимо ещё добавить и около 5000 беспилотников. В общем, в системе малой авиации в России насчитывается более 11000 воздушных судов [2].

Основные причины кризиса нашей малой авиации:

1) Во-первых, несовершенство нашего российского законодательства, согласно которому малой авиации запрещено заниматься коммерческой деятельностью.

2) Во-вторых, неграмотная политика правительства и отпуск цен на топливо. В результате чего стоимость билета составила около 100% заработной платы в 2000 году.

3) В-третьих, закрытие сети аэродромов почти во всех федеральных округах с 1450 (1991 г.) до 242 (2019 г.)

4) В-четвёртых, позиция «Росавиации» по отношению к малой авиации - не оказание посильной помощи в организации полётов и производства судов для малой авиации, а постоянные препятствия в её деятельности.

Почему умирают аэропорты малой авиации в Сибири?



Рис. 1. Иркутск (аэропорт), состояние ВПП на 2020.

Иркутская область имеет проблемы, связанные с аэропортами и в частности с взлётно-посадочными полосами. Иркутскому аэропорту потребуется капитальный ремонт или новая жизнь на небывалой для него местности вовсе. Для малых аэродромов и малой авиации необходимо выделять дополнительный бюджет, что для «Росавиация» на данный момент невозможно [4].

Сможет ли малая авиация снова взлететь? Перспективы.

Даже такой краткий анализ состояния российской малой авиации показывает, что наша страна в области развития малой авиации находится на уровне развивающихся стран типа ЮАР. И ведь гром прогремел уже давно, но, наверное, кроме грома необходимо было и слово президента. «Девятиместный пассажирский самолет «Байкал», который сможет заменить в небе «кукурузник» Ан-2, должен пойти в производство в 2024 году». Об этом заявил президент Владимир Путин на встрече с премьер-министром Михаилом Мишустинным. "В конце концов уже нужно заменить Ан-2", - сказал глава государства, говоря о развитии всей цепочки авиации, начиная с самых небольших самолетов. Вдвойне приятно, что название данного ЛА имеет отношение к Сибири, так как озеро Байкал - наша гордость. Кроме того, он указал и на необходимость создать цепочку отечественных самолётов: «Байкал»-9 мест, Л-410-19 мест, Л-610-44 места. Возможно, эти типы самолётов и будут основными в системе местных и региональных воздушных перевозок, хотя конечно и не факт. Несомненно, что всё большее развитие и влияние на организацию полётов и использование воздушного пространства будет оказывать в недалёком будущем беспилотная авиация. Особенно её влияние окажется к 2030 году, когда появятся беспилотные авиатакси, беспилотники, выполняющие сельскохозяйственные работы, аэрофотосъёмки, лесоохрану, а также другие виды работ в Сибири и во всём государстве [3]

Таким образом, после сбора, изучения материалов возникает двоякое чувство: с одной стороны - малая авиация в России всё-таки живёт и развивается, а с другой стороны - страна, создающая суперсовременные системы вооружения за десяток лет не может создать собственные

авиационные двигатели для малой авиации. Ведь все те самолеты, которые выпускаются и летают у нас в стране, имеют силовую установку иностранного производства. И ещё, что сразу бросается в глаза, так это то, что ни одна из программ, подпрограмм развития малой авиации не выполнена ни в Сибири, ни в целом по стране. Это уже нельзя не видеть. Очень важно регулярно проводить отраслевые совещания, но куда более весомо, чтобы все мероприятия, которые мы задумываем, все мероприятия, которые мы планируем, вовремя и в полном объёме осуществлялись. Пока ещё работают оставшиеся учебные центры, пока сохранились заросшие травой взлётно-посадочные полосы — надежда на возрождение прибыльной и востребованной малой авиации в России есть. На развитие малой авиации большое влияние оказывает благосостояние граждан РФ. Будет повышаться благосостояние российских граждан, будет и более интенсивно развиваться малая авиация.

Список используемой литературы и источников:

1. Аркадий Осипов. Малая гражданская авиация СССР и современной РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://maxpark.com/community/7285/content/7277702> (дата обращения: 15.11.2021).
2. Дарья Рыночнова, Михаил Мошкин. Деловая газета «Взгляд». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://vz.ru/society/2019/9/12/997376.html> (дата обращения: 10.11.2021).
3. Информационное агентство России ТАСС. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/10387311> (дата обращения: 10.11.2021).
4. «Земля-воздух: большие трудности малых аэропортов Иркутской области» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://irkutskmedia.ru/news/868143> (дата обращения: 15.11.2021).

УВАЖАЕМ ПРОШЛОЕ, ЦЕНИМ НАСТОЯЩЕЕ, ВЕРИМ В БУДУЩЕЕ

Выполнил: **А. В. Чабанов**

ГБПОУИО «ИАТ»

г. Иркутск

Научный руководитель: **Е. В. Шатилова**

Irkutsk Aviation College has a glorious past. For 85 years he has been training middle-level specialists for the aviation industry of the city and the country. The future belongs to technicians and engineers and I want to be among them!

Keywords: technical school, glorious history, specialty, specialist, vocational education, technical school — factory path, educational and research work.

After graduating from the ninth grade, I didn't have a choice: "Where to go to study?" I connected my future with the aviation college. During my school years, I was fond of aircraft modeling, read literature about aviation, my grandfather was a career aviator. As you can see, my choice is not accidental.

Now I am a 3rd year student of the department "Aircraft Production". I try to study well because I want to become a good specialist.

As an enthusiastic person, I wanted to know the history of my educational institution. Moreover, in 2020 he turned 85 years old! After working with archival materials, I learned that the Irkutsk Aviation Technical School is one of the oldest educational institutions in the country and has a rich history. It began as an evening technical school at Plant No. 125 in 1935 (now Irkutsk Aviation Plant). The first set of students consisted of only three groups of 82 people who studied in two specialties: "Aircraft engineering technology" and "Technology metal processing by cutting". These were production workers who studied in the evenings after a working day.

The college did not have its own building and had to rent premises in schools in the evening. Four years later, the first issue took place. The director of the technical school, A.V. Nedelko, presented 43 diplomas in a solemn atmosphere. In that difficult pre-war time, it was not easy to combine study with work.

However, the planes had to be built, at the same time they had to be serviced and repaired during operation — all this required not only skilled hands, but also deep knowledge, high technical literacy.

That is why it was decided to open a well-equipped day technical school in Irkutsk on the basis of an aviation plant, which trains specialists in the aviation industry. All the main economic expenses for the creation of the technical school were taken over by the plant. The final decision on the opening of the college was made already in wartime in August 1941. In the same order, the technical school was assigned a building on Lenin St., 5. But wartime conditions demanded that a cartridge factory be placed in it, as reported by a commemorative plaque on the building of the technical school.

After the end of the war, with the relocation of the technical school in 1945 to the building on Lenin Street, the enrollment of students began to increase, new specialties appeared. In 1946, the construction of an extension to the old building was completed.

Gradually, the college is gaining strength: new classrooms and laboratories are being created, workshops are being placed, an assembly hall is being built, then a gym. Since 1952, the college has been actively participating in all exhibitions of technical creativity in Irkutsk and other cities. During these years, new specialties were opened: since 1953 - "Control, measuring and regulating devices", in the 60s - "Installation of electrical and radio equipment of aircraft", "Metallurgy of light metals", "Radio Equipment engineering", in the 70s - "computers", in the 80s - "Maintenance of robotic complexes". In the 60s, a laboratory of electro-electronic equipment was equipped, a MIG-15 aircraft was purchased for training purposes. In the 2000s, "Automated control systems", "Security of information systems", etc.

Today Irkutsk Aviation Technical School is an educational institution equipped with the latest technology with the necessary equipment, its educational laboratories and production sites use the same equipment and software as at the aviation plant. The college has more than a thousand students in five specialties: "Mechanical engineering technology", "Aircraft production", "Information systems and programming", "Operators of machine tools with software control", "Technology of metalworking production".

The potential accumulated over many years of work allowed the college to win a grant from the national project "Education". In the 2019-20 academic year, IAT became a federal experimental platform in the direction of "Digital didactics of vocational education".

The emphasis is placed on the formation of students' ability to think independently, to acquire and apply knowledge, to work effectively in a team.

For many graduates, the college —factory path has become the only one. They established themselves at the plant for a long time, became heads of production sites and divisions. Graduates of all generations remember with gratitude the teachers and leaders of the college.

Список используемой литературы и источников

1. *Семенов В.Г.* Навстречу юбилею // Иркутский авиастроитель. - Газета АО Научно-производственная корпорация «Иркут». – Иркутск, 2015. - №10 . - с 1.
2. Сайт ИАТ <https://irkat.ru/>

КУЛЬТУРА В СССР

Выполнили: Р. Д. Кузьмин, И. А. Козакевич
ФГБОУ ВО ИрГУПС Сибирский колледж транспорта и строительства
г. Иркутск

Научный руководитель: О. В. Горовая

В статье собраны документы и материалы, характеризующие культуру СССР. В этой статье авторами рассматриваются достижения СССР в разных сферах культуры, таких как кинематограф, музыка, литература.

Ключевые слова: культура в СССР: кинематограф; музыка; литература

Soviet Cinema

Soviet cinematography is a bright and distinctive phenomenon in the history of world culture. Over the 70 years of the Soviet Union's existence hundreds of films were created, which became iconic in their homeland and recognized masterpieces

around the world. These films have shaped consciousness and worldview of millions of people, becoming an integral part of their lives. More than one generation grew up on classic Soviet films. They are still loved, watched and quoted to this day.

Many films made during the Soviet era became cult films. They have been reviewed countless times and continued to be reviewed by members of the older generation, but they will also be of interest to young people and will never lose their relevance.

"Ivan Vasilyevich changes his profession."

A comedy directed by Leonid Gaidai in 1973. The film's protagonist, inventor Alexander Timofeyev, creates a time machine. As a result of its launch, Tsar Ivan the Terrible finds himself in Shurik's apartment, and the two characters from the modern world find themselves in Czarist Russia against their will.

"Diamond Arm."

A comedy adored by many generations, starring Yuri Nikulin and Andrei Mironov. Simple and honest Semyon Gorbunkov accidentally gets involved in a criminal scheme of smugglers and is forced to take part in the operation to catch the villains.

"Only Old Men Are Going to Battle."

A film directed by Leonid Bykov about the life of pilots during the Great Patriotic War. The film won many awards and became one of the most famous Soviet films about the war.

"Operation Y and Shurik's Other Adventures"

Another of Leonid Gaidai's cult films. The picture consists of three parts with independent plots, in each of which Shurik finds himself in some difficult but also comic situation. There are three antagonists in the film: the Coward, the Booby and the Experienced, who can also be seen in other Soviet films.

A film directed by Leonid Bykov about the life of pilots during the Great Patriotic War. The film won many awards and became one of the most famous Soviet films about the war.

Soviet music

In the seventies, the course towards pop and lyricism continued. Among the popular composers of those years who left their mark on the history of Soviet music were M. Tariverdiev, D. Tukhmanov, M. Tanich, V. Shainsky and many others. Tariverdiev had an interesting approach: his songs, known to this day, combined pop music and Soviet poetry, such as "I Like It" to verses by M. Tsvetaeva, "Something Happens to Me" and "You're Leaving Like a Train" to verses by Yevtushenko.

A separate genre that gained popularity among compatriots was what we now call the "soundtrack. Main themes from popular movies, such as "No One's Home" to poetry by Boris Pasternak, "Something's Happening to Me" to poetry by Yevtushenko, "Along My Street" by Bella Akhmadulina from "Irony of Fate" by the same Tariverdiev, or "Nature Has No Bad Weather" by Petrov from "Sluzhebny Roman" became everyone's favorite soundtrack. Petrov's "A Service Novel" - are on everyone's lips and are a part of everyday life. However, the trend for musical accompaniment of films, which creates almost a background for the main plot, remained in the early 1980s.

VIA and Soviet pop continued to flourish in the early 1980s. Romantic images and lyrical texts remained the focus of the authors and performers of the hits of the 1980s, from the romanticized image of the "little motherland" in the compositions of Yu. Antonov to general civic themes connected to the memories of the Great Patriotic War. The era of anthems and marches was finally over, replaced by nostalgic post-war songs: "Letter from 1945", "If There Were No War", "Pre-war Waltz", "Tango for Everyone". In this decade, the trend toward "songwriters" continued: Y. Loza, I. Nikolayev, and V. Malezhik.

As a counterbalance to the Soviet variety, a new genre emerged: "Russian rock". Young people who did not want to keep up with Soviet ideology and were disdainful of popular songs "filtered" by censorship, listened to Western music and tried to twist the songs in their own way, just like the dandies of the 1950s. Thus, foreign tunes became the basis for Russian music.

In fact, everything we associate with the word combination to this day originated and gained popularity in the 1980s: from popular performers to the image of the "Russian rocker. Perhaps this period would have gone unnoticed in the history of Russian music if not for the aura of scandal - many bands were banned at the state level, the organization of performances threatened criminal penalties, and the activities of rock clubs were clandestine. Aquarium, DDT, and Bravo were all banned - in other words, all those who are now considered classics of this genre.

Rock clubs, by the way, were in almost every major city. Rock was growing in popularity, and with it the songs of Zoo, Nautilus Pompilius, and Kino: "Suburban Blues," "Goodbye, Baby! Mike Naumenko would gain a second popularity at the beginning of the 2000s, and Viktor Tsoi from the band Kino would become almost the main hero of the generation.

Soviet painting

Russian Avant-Garde

The new art did not absolutely avoid the old traditions. Painting, in the first post-revolutionary years, absorbed the influences of the Futurists and the avant-garde in general. The avant-garde, with its contempt for the traditions of the past, which was so close to the destructive ideas of the revolution, found adherents in the young artists. Parallel to these trends in the fine arts developed realist tendencies, which gave life to the critical realism of the XIX century. This bipolarity, overdue at the time of the change of eras, made the life of the artist of the time especially tense. The two paths that emerged in the post-revolutionary painting, although they were opposites, nevertheless, we can observe the influence of the avant-garde on the work of artists of the realist direction. Realism itself in those years was diverse in character. The works of this style have a symbolic, agitational and even romantic look. Completely accurately conveys in a symbolic form grand change in the life of the country B.M. Kustodiev's work - "Bolshevik" and, filled with pathetic tragedy and irrepressible jubilation "New Planet". K.F. Yuon



Рис. 1. Bolshevik. Kustodiev. 1920

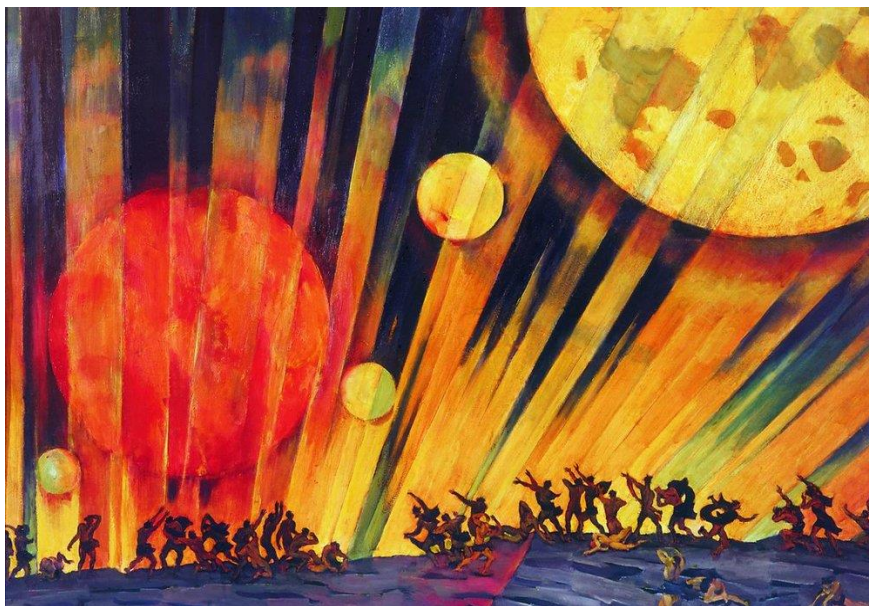


Рис. 2. K.F. Yuon. New Planet. 1921

Artist at War

With the advent of the Great Patriotic War, artists begin to take an active part in the war effort. Because of the direct unity with the events, in the early years there are works, the essence of which is a fixation of what is happening, "pictorial sketching". Often such paintings lacked depth, but in their transfer expressed a sincere attitude of the artist, the height of moral pathos. To a relative flowering came the portrait genre. Artists, seeing and experiencing the ravages of war, admiring

its heroes - the people, persistent and noble in spirit, showing the highest humanistic qualities. Such trends manifested in ceremonial portraits: "Portrait of Marshal G.K. Zhukov" by brush P.D. Korin, cheerful faces from canvases by P.P. Konchalovsky. Important are portraits of intellectuals M.S. Saryan, created during the war - the image of the academician "I.A. Orbeli", the writer "M.S. Shaginyan" and others.



Рис. 3. The Fascist flew by. A.A. Plastov. 1942

Summarizing the study we can conclude about the culture of the USSR, its development and diversity. Most of it is saturated with stories about the war, as well as in it there was a place for propaganda of the Soviet regime. The culture of the USSR is ambiguous, but we can say only one thing for sure, we still maintain a connection with this culture, which is essentially a positive trait.

Список используемой литературы и источников:

1. <https://porusski.me/2016/09/22/013-retrospektiva/>
2. <http://www.artimex.ru/sovetskaya-i-postsovetskaya-zhivopis-01>
3. <https://osssr.ru/kultura/film/kak-razvivalsya-sovetskij-kinematograf/>
4. <https://news.rambler.ru/other/38818275-samye-kultovye-knigi-napisannye-sovetskimi-pisatelyami/>

FLYING CAMEL

Выполнила: **Е. Д. Тумурова**

ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет
гражданской авиации» (МГТУ ГА) Иркутский филиал МГТУ ГА
г. Иркутск

Научный руководитель: **Н. Б. Кузнецова**

The article examines the significance of the Tu-104, the first Soviet jet-powered passenger aircraft, and the first in continental Europe (the second in the world, after the De Havilland Comet from non-continental Great Britain). There are not only advantages in the history of this aircraft, but also several disadvantages. The Tu-104 preceded the appearance of more reliable aircraft.

Key words: Tu-104, De Havilland Comet, Aeroflot, Tupolev, jet era.

The first Soviet jet passenger aircraft Tu-104 had an extremely controversial history. On the one hand, it was the first plane where optimal comfortable conditions for passengers were created. However, the first-born jet civil aviation of the USSR had the worst reliability indicators among all domestic passenger liners.

The task of our research is to consider the pros and cons of the development of this type of aircraft in the history of the aircraft industry of the Soviet Union, to trace whether its appearance became natural and what prospects for development in the aircraft industry were outlined thanks to this two-faced Tu-104.

The relevance of our work is that 65 years after the beginning of the jet era of passenger air transportation, jetliners remain the flagships of world civil aviation. It was the Tu-104 that pioneered the jet era of aircraft

The Tu-104 (NATO codification: Camel) - the first Soviet jet passenger aircraft. There were built 201 aircraft of this model. The official resolution of the Council of Ministers on the design of a jet passenger aircraft in the Tupolev Design Bureau was issued on June 11, 1954, although the study was conducted earlier, when the Tu-16 bomber was created. Drawings were also prepared by 1952-1953. The future liner was assigned the index 104. The Tu-104 received wings, tail, engine nacelles and landing gear from the Tu-16 bomber [1]. Therefore, the development of an aircraft of this type took such a short time. The diameter of the fuselage was

increased and the wings were moved to the lower part of the fuselage for the passenger aircraft.

A test pilot Y.T. Alashev with his first officer B.M. Timoshok performed the first Tu-104 flight in 1955. According to the data obtained from the bureau was proved that the Tu-104 had a strong and great design. The Council of Soviet Ministers was satisfied by the test results and approved further production of 104. However, during this flight, were some problems: the plane was suddenly thrown up and control of the airplane was lost for a while. It is known as uncontrolled pitch-up. The cause of this phenomenon was not being determined. Despite it, the operation of the aircraft was continued and the tests were not stopped. But, as further development of events showed, problems with the uncontrolled pitch-up were not solved.

In 1956, Aeroflot launched the first Soviet passenger jet, the Tu-104 performing the first regular flight on the route Moscow - Omsk - Irkutsk. From 1956 to 1958, it was the only jetliner operating in the world when the British de Havilland DH 106 Comet (the world's first passenger jet) was grounded because of safety issues. Almost the only civilian user of the Tu-104 in the USSR was Aeroflot, which used liners to perform domestic and international flights of medium length. The appearance of the Tu-104 allowed the USSR to reach the international level of air transportation in the shortest possible time.

Manufacturing of this model in the USSR began with a triumph. N. S. Khrushchev highly appreciated the aircraft. On March 1, 1956, Khrushchev's visit was planned to the UK, and he decided to fly by the Tu-104. But since the project had not yet been brought to an end, he was persuaded to reject this idea. However, the Tu-104 flew to the British capital by order of Khrushchev.

According to the British press, the arrival of Soviet airliner was a great sensation. The next day, the second copy of the Tu-104 with another tail number arrived in London. In British newspapers, there was a message that it was the same plane, and "Russian priests" "repaint the numbers on their experimental aircraft." "Russian priests" were called Russian pilots dressed in all black. Chief designer Tupolev was offended and, firstly, ordered to allocate funds to the pilots to dress in

something fashionable and not black, and secondly, the next day to send three Tu-104s to London immediately.

Moreover, it was a real breakthrough for the Soviet Union. At that time, no other countries in the world had any more active jet passenger airliners.

Unlike its ancestor Tu-16, the Tu-104 was unreliable, heavy, unstable in flight, prone to swinging and poorly controlled. A special danger was the so-called uncontrolled pitch-up: the plane sharply gained a great height, and then broke into a tailspin.

The weak mechanization of the wings contributed to the stall at low speeds. Due to the design features of the aircraft, the glide path not be maintained, the speed extinguished by a step decrease. The aircraft had imperfect navigation equipment and autopilot; there was no radio navigation equipment for landing. These factors contributed to the accident operation, the dependence of flight safety on the skill of the crew was too great.

In 1960, the Tu-104 was discontinued. There was a need to create new passenger aircraft. As a result, the first modification of the Tu-104 was created - the Tu-124, which also had a high accident rate. Therefore, another option was created - the Tu-134. This aircraft was more successful, so from the beginning of operation (1966 year) it flew on domestic airlines by 2019. Also in 1966, the Tu-104 became the prototype of the first jet airliner Tu-154. It was one of the favorite aircraft of domestic experienced pilots. The production of improved aircraft was the reason for the gradual withdrawal of the Tu-104 from the Aeroflot fleet in 1977.

Aeroflot retired the Tupolev Tu-104 in 1979, after a fatal crash that killed 58 passengers near Moscow. According to the documents of the Moscow State Academy of the USSR, the operation of Tu-104 aircraft ended with the performance of Tu-104B flight No. 2429 Moscow - Leningrad on December 31, 1979. Immediately after the separation, the overloaded aircraft overturned and crashed on the runway. Then, the entire management of the Pacific Fleet, 50 people, including 17 admirals and generals, died. The official version is an imbalance. Having analyzed the radio communication of the crew and the control center, the research pilot, Hero of the

Soviet Union Vladimir Zentsov, who spent eight years at the hand wheel of the Tu-104, concluded that the disaster occurred due to the asymmetric release of the flaps and roll that appeared at the moment of separation, for which there were not enough ailerons [6]. The last time the Tu-104 aircraft took off on November 11, 1986, when one of the surviving machines in flight condition was distilled to eternal parking in the Ulyanovsk Museum of Civil Aviation.

According to the Aviation Safety Network website, as of March 15, 2019, 37 Tu-104 aircraft was lost because of disasters and serious accidents [5]. The Tu-104 was tried to be hijacked 3 times, 84 people were killed. A total of 1.137 people died in these incidents. Serious problems were with 18% of the produced airliners. It is the worst indicator among all Soviet serial passenger aircraft.

“The world's first civilian jet aircraft” is a title accompanied the Tu-104 in Soviet literature. Truly speaking, it didn't correspond to reality. The British were the real first in this regard – their jet “Comet” (De Havilland Comet) was created as a commercial jet passenger aircraft in 1949.

However, the first generation of “Comets” plowed the air for a short time: a series of crashes of airliners in the first half of the 1950s led to a ban on their operation with the filing of Prime Minister Churchill personally. It was found that the cause of two of them was the destruction of the structure because of fatigue of the glider metal - a phenomenon not fully understood at that time, and the third accident occurred due to overstrain of the airframe during a flight in difficult weather conditions. For four years, the British corrected the mistakes, and only in 1958 the fourth, improved modification of the Comet was introduced into the British civil airlines.

In the period from 1956, after the suspension for technical reasons for flights of the British jet airliner De Havilland Comet, until October 1958, the Tu-104 was the only operated jet airliner in the world. Table 2 shows the flight characteristics of both aircraft in comparison [4].

Table 1. Flight characteristics of two jet aircraft.

Flight characteristics	Tu-104	De Havilland Comet
Length	38,85 m	28,35 m
Wingspan	34,54 m	35,05 m
Height	11,90 m	8,65 m
Wing area	174,40 m ²	187,2 m ²
Empty weight	42800 kg	27200 kg
Maximum take-off weight	74500 kg	47628 kg
Max fuel capacity	26500 kg	27300 L
Max speed	913 km/h	860 km/h
Cruising speed	750—800 km/h	724 km/h
Flight range at maximum take-off weight	2120 km	2400 km
Fuel consumption	6000 kg/h/time	3800 kg/h
Crew, person	5	4
Capacity	50-110	36 passengers
Engines	2×8750 kgf turbojet Mikulin AM-3	4 turbojet De Hevilland Ghost 50 Mark 1

Most of the remaining Tu- 104s during the 1980s were cut for scrap metal or installed as a monument aircraft in some cities of the USSR. One of them is in Berdsk.

The Tu-104A aircraft (tail number USSR-42382), installed at the airfield, was transferred to the West Siberian Civil Aviation. Firstly, it was transferred to Pulkovo airport near St.Petersburg and then Novosibirsk Tolmachevo airport, before decommissioning in 1978, it was shipped to Berdsk.

A scientist from Novosibirsk Maria Karmanova restores the Soviet jet airliner Tu-104. She became an aviation enthusiast while making long air journeys to

scientific conferences worldwide. Becoming keenly interested in old Soviet-made airplanes, she traveled around Russia, the former Soviet Union and beyond, to locate and fly them. When Maria arrived at the flying club and saw the Tu-104, the feelings were mixed. She felt delight, and some disappointment from the fact that the plane was in poor condition: there was practically nothing left in the cockpit. The plane was simply used as a warehouse [2].

The old Tu-104 impressed Maria and she decided to restore it. For 12 years, she and a team of enthusiasts have been collecting it bit by bit. The cabin, the original lights, passenger seats have been completely restored on the plane. This way she met a former Tu-104 copilot who volunteered a Tu-104 Flight Crew Operating Manual. He also helped her contact another former Aeroflot employee who'd worked as a flight engineer on the same aircraft type. He gave her the aircraft technical manuals, a real breakthrough.

Once she had enough details about Tupolev's cockpit and components, Karmanova began scouring the secondhand market for missing parts.

Surprisingly, many Tu-104 spares can be found throughout Russia and neighboring countries, via the Internet. And with her money, Karmanova built an airplane, finding the necessary parts. "The cockpit is currently about 60 to 70% restored to its original condition, but there's still much to do," she states proudly [3]. Now Maria arranges excursions and discussions on the history of this legendary jet aircraft.

In conclusion, note that despite the difficult life path, launched in the mid-1950s, the Tu-104 was briefly the world's only operational jet airliner - a symbol of Soviet technological progress at a time when western aircraft manufacturers were still struggling to offer a viable jet airliner. The operation of the Tu-104 was of particular importance in the history of domestic civil aviation. A unique experience was gained, without which it would be impossible to operate successfully the next generation of aircraft.

References

1. Gordon E., Rigmant V. (2007) Tupolev Tu-104Aeroflot's first jetliner - Red Star 35, Midland Publ. Pp.97-98.
2. Pastukhova O. (2021) The girl revives the decommissioned TU-104. [Electronic source]. Available at: <https://www.metronews.ru/goroda-metro/novosibirsk/reviews/devushka-ozhivlyaet-spisanny-tu-104-1765600/>(Accessed 29.10.21).
3. Russian woman's remarkable mission to restore Soviet jet airliner. [Electronic source]. Available at: <https://edition.cnn.com/travel/article/russian-plane-restorer/index.html>. (Accessed 29.10.21).
4. Tupolev Tu-104. [Electronic source]. Available at: <https://avia.pro/blog/tu-104>. (Accessed 25.09.21)
5. Tupolev Tu-104. [Electronic source]. Available at: <http://aviation-safety.net/database/types/Tupolev-104/index>. (Accessed 23.10.21).
6. Tu-104: the history of the tragedy. [Electronic source]. Available at: <https://topwar.ru/11641-tu-104-istoriya-tragedii.html>. (Accessed 30.10.21).