



СЕВЕРНОЕ ОКРУЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ОБРАЗОВАНИЯ

ДЕПАРТАМЕНТА ОБРАЗОВАНИЯ города МОСКВЫ  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ 1409  
**МАЛЮТА ДАВИДЦА**



*«Мне быт в небо!!!»*

Автор: Захарьящев Андрей 5 «В» класса

**«Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,  
Преодолеть пространство и простор.  
Нам разум дал стальные руки-крылья,  
А вместо сердца пламенный мотор!»**

*«Авиамари» слова П.Германа, музыка Ю.Хайта*

# ***Цель и задачи проекта***

***Цель проекта:***

***Возрождение малой авиации.***

***Задача проекта:***

***Показать значимость малой авиации  
в экономике  
и социальной сфере страны.***

# *«Отчего люди не летают как птицы!?!»*

*Островский А. «Гроза» 1859 г.*

Всю свою историю существования на земле человека безудержно манило небо. Что-то мистическое и необъяснимое всегда было в нём...

Негласным доказательством тому может служить тот факт, что у многих народностей обителью богов было не что иное, как небесная высь.

Во все века голубая бездна над головой являлась своеобразным символом свободы и безмятежности. И не мудрено, ведь только относительно недавно человек смог воплотить в жизнь давнишнюю мечту многих поколений быть наравне с птицами, которым он всё это время до этого, откровенно говоря, завидовал.

# «Отчего люди не летают как птицы!?!»

*Островский А. «Гроза» 1859 г.*

Вот и мне всегда было интересно увидеть мир с высоты птичьего полета. Смотреть на поля, реки, города... Почувствовать сам полет!



И однажды меня и моих родителей пригласил на экскурсию на небольшой частный аэроклуб папа моего друга, который является пилотом дальней гражданской авиации. На аэродроме проходили тренировки пилотов – «налеты часов». Это необходимо для поддержания профессионализма летчиков на высоком уровне.



На аэродроме было очень интересно – самолеты взлетали и садились, в воздухе делали не сложные фигуры пилотажа. В ангарах и на поле были разные самолеты разных времен и стран.

Это было удивительно и увлекательно! Но самое интересное, что всё это можно было увидеть, потрогать и посидеть!!!



# «Отчего люди не летают как птицы!?!»

Островский А. «Гроза» 1859 г

Мне с моим другом повезло! В очередной из тренировочных полетов пилоты нас взяли с собой!!! Это был небольшой 4-х местный самолет Цесна, похожий на кузнечика.

И так мы медленно выкатываемся на взлетную полосу... Гул мотора нарастает... Самолет начинает быстрый и уверенный разгон. Скорость растет, небольшая тряска и... меня с силой вжимает в кресло. Самолет летел над верхушками деревьев, едва ли не касаясь их. Внизу было озеро и поля, а вверху синее, бескрайнее небо...



# «Отчего люди не летают как птицы!?!»

*Островский А. «Гроза» 1859 г*

Я увидел, то о чем мечтал!!!  
Эту красоту и чувство полета  
невозможно пересказать!!! Это  
нужно почувствовать!!! С тех пор я  
просто «заболел» небом.

В будущем я хочу стать  
пилотом гражданской авиации. Но  
для этого необходимо получить  
много знаний и упорно трудиться!  
И я приложу все силы и старания,  
чтобы стать пилотом!!!





# История авиации

Об истории авиации можно и нужно рассказывать отдельно – она столь обширна и интересна, что уложится рассказом в несколько минут просто невозможно!

Я коснусь, лишь нескольких этапов:

- 1. V -VIII век нашей эры. Древняя Греция.** Первые летательные аппараты по своему описанию были больше похожи на плод бурного воображения, чем на реально существовавшие механизмы. Чего только стоит упоминание таких известных персонажей древнегреческого мифа, как Дедал и Икар.
- 2. V – VIII век нашей эры, Китай.** В V веке н.э. китайский учёный Лю Бан сконструировал «деревянную птицу», которая была ранним прообразом планера. Прототип популярного в конце XVIII века в Европе воздушного шара, был изобретён именно здесь - во II веке.
- 3. XV век, Европа, Леонардо да Винчи.** Что же касается Европы, то со времён античности первые попытки сконструировать летательные аппараты датируются началом эпохи Возрождения. Всемирно известный Леонардо да Винчи в конце XV века создал чертёж дельтаплана.
- 4. XIX век, Европа, дирижабль, военные дирижабли.** В начале XIX века интенсивно велись работы по созданию воздушного шара, которым бы легко можно было управлять. Первый такой аппарат, поднялся вверх в 1852 году.

# История авиации

**5. XIX век, Европа, первые самолеты.** Первый эскиз с его прообразом был создан в 1716 году европейским учёным Эммануилом Сведенборгом. Этот летательный аппарат был похож, опять-таки, на птичьи крылья. Конструктор знал, что его детище не полетит, но считал наличие двигателя отправной точкой в дальнейшем развитии авиации. В начале века первыми летательными аппаратами, которые стали совершать регулярные контролируемые рейсы, стали мягкие пассажирские дирижабли.

## **Братья Райт...**

Авиация нераздельно связана с именами братьев Райт, сконструировавших первый самолёт с двигателем внутреннего сгорания.

**6. Военные самолеты, реактивные самолеты.** Во время Второй мировой войны появились реактивные самолёты. Первой страной, сконструировавшей такой самолёт была нацистская Германия. По окончании Второй мировой войны бурными темпами начала развиваться коммерческая авиация, совершавшая пассажирские перевозки.

# *Музеи авиации*

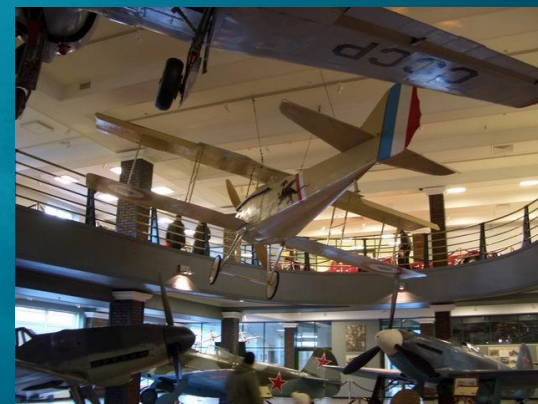
В нашей стране много различных музеев и мест, где можно ознакомиться с историей авиации. (Музей ВВС в Монино, Центральный Дом авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе (Москва), Музей Военно-Воздушных Сил Краснознамённого Северного Флота (Североморск, Мурманская обл.) и др. )

Они известны на всю страну. Но есть музеи и места, о которых не все знают, но они заслуживают не меньшего внимания и имеют большую историческую ценность.

Например, музей техники Задорожного, где умельцы по макетам и фотографиям восстанавливают редчайшие образцы техники.

Также хочу упомянуть несколько слов про наше Ходынское поле.

# Музей техники Задорожного



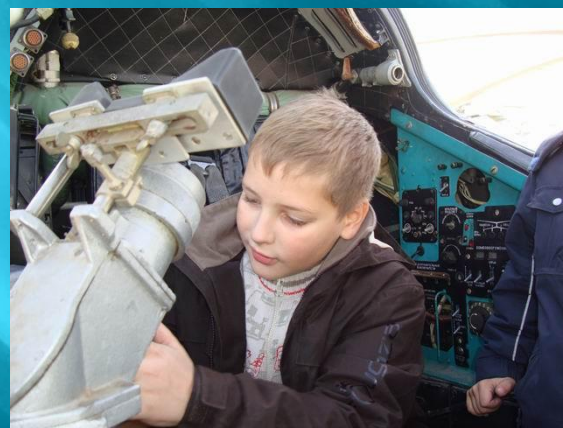
## *Интересные исторические факты*

Ещё перед Первой мировой войной в восточной части Ходынского поля был открыт аэродром Московского общества воздухоплавания. Отсюда, с Ходынки, поднимались в воздух первые российские асы. Пётр Нестеров-основатель высшего пилотажа, впервые выполнил ряд фигур, в том числе «мёртвую петлю» или Нестерову петлю, погиб во время Первой мировой войны в воздушном бою, впервые применив воздушный таран. Валерий Чкалов испытал свыше 70 типов самолётов, разработал и внедрил новые фигуры высшего пилотажа - восходящий штопор и замедленную «бочку», совершил беспосадочный перелёт из Москвы в Петропавловск–на-Камчатке и далее на остров Удд и полёт из Москвы до Ванкувера через Северный полюс, погиб при испытании нового истребителя.

# *Интересные исторические факты*

Отсюда в 1923 г. Ушёл в Нижний Новгород самолёт «Промбанк», начавший пассажирские перевозки в нашей стране. Отсюда взлетали машины по первой международной линии Москва-Кенигсберг. В числе первых пассажиров были Сергей Есенин и Айседора Дункан... Ходынское поле видело всех наших легендарных лётчиков и конструкторов, начинавших тут свой путь, - С.В. Ильюшина, А.Н.Туполева, А.С.Яковлева...

Сейчас на Ходынском поле имеются остатки музея авиационной военной техники. К великому сожалению большинство экспонатов разрушено временем ...



# Ходынское поле



# Что такое малая авиация

Малая авиация - социально значимый, необходимый для эффективного функционирования транспортной системы сегмент рынка авиаперевозок.

Термин «**малая авиация**» в России не определен ГОСТом, но охватывает: самолеты с макс. взлетным весом от 495 кгс (килограмм силы — это произведение массы самолета на силу гравитации) до 8600 кгс и числом пассажиров не более 19 человек, вертолеты с макс. взлетным весом от 495 кгс до 4500 кгс, беспилотные летательные аппараты с макс. взлетным весом до 8600 кгс.





# Значимость малой авиации



Также термин «малая авиация» охватывает двигатели, агрегаты, бортовое оборудование и другие компоненты перечисленных выше воздушных судов, а также наземную инфраструктуру, региональные центры и объекты системы организации воздушного движения применительно к **малой авиации**.

Поэтому социальная и экономическая значимость малой авиации для государства очень велика.

# ВАЖНО!!!

Развитие отечественной авиационной промышленности и гражданской авиации России является одной из приоритетных задач государства. Государственная поддержка развития авиастроения и авиатранспорта в России осуществляется на основе федеральных целевых программ «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010годы и на период до 2015 года» и «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», которые имеют статус президентских.



# Значимость малой авиации

В последнее время к деятельности гражданской авиации России приковано достаточно пристальное внимание государственных органов, широкой общественности, средств массовой информации. Это связано, в основном, со сбоями пассажирских перевозок, что привело к банкротству ряда авиакомпаний. Между тем серьезные проблемы накопились и в малой авиации, значение которой в экономике и социальной сфере страны трудно переоценить. Достаточно посмотреть на карту России, во многие места которой «только самолетом можно долететь», чтобы оценить роль малой авиации в жизни страны.



# Существующие проблемы

Главной проблемой малой авиации является сегодня то, Россия — единственная страна мира, в которой эта сфера не регулируется ни одним законом и ни одним специализированным государственным органом, потому что этими вопросами могут заниматься аж 14 ведомств. «А у семи няnek, как известно, дитя без глазу».

Второй большой проблемой в развитии малой авиации является и тот факт, что отечественный авиапром практически не выпускает небольшие легкие лайнеры и вертолеты для гражданских нужд. А те воздушные суда, которые есть у частников, — это в основном иномарки. И запчасти, соответственно, тоже нужно покупать за границей.

Ну и третьей проблемой называется проблема регистрации малых самолетов. Из-за того, что, как уже было сказано выше, малый авиапарк состоит в основном из зарубежных самолетов, госорганы не очень скоро и быстро, а порою и просто неохотно регистрируют новинки малой авиации.



# *Пути решения*

Обозначены три основные задачи, на которые нацелена программа развития этой отрасли гражданской авиации:

1. поддержка социально значимых перевозок;
2. развитие инфраструктуры;
3. обновление парка воздушных судов.

И здесь роль государства заключается не только в финансовой поддержке на федеральном и региональном уровне, но и в общей координации действий, создании благоприятных условий для инвестирования, а также обеспечении нормативно-правовой базы для эффективной деятельности малой авиации

# Пути решения

Определены три главных направления, по которым уже ведется работа правительством:

- первое - это развитие рынка местных авиаперевозок, авиаработ, а также авиационных услуг, предоставляемых АОН;
- второе - совершенствование организации воздушного движения, структуры и правил использования воздушного пространства и, наконец,
- третье - создание новых самолетов, вертолетов, двигателей и бортового оборудования для малой авиации.

# Пути решения

В мае 2004 г. Президентом РФ было дано поручение правительству по развитию всего сегмента рынка малой авиации, включая выработку мер ее государственной поддержки.

В настоящее время разработан Проект программы развития инфраструктуры региональных воздушных перевозок России (малой авиации).

По поручению Президента РФ начата разработка Положения о государственном реестре социально значимых авиационных маршрутов

В соответствии с этими документами сейчас готовится соответствующий проект Постановления правительства.

В Министерстве промышленности в настоящее время разработан Проект подпрограммы развития производства авиационной техники малой авиации на период 2007-2015 гг.





# Российская авиационная школа



Наша страна, как ни странно, имеет грандиозные авиационные традиции, более того, мы первыми вышли в космос. Это невозможно понять и объяснить сегодняшней молодежи. Ребята, которые отлично усвоили, что все нормальные машины делаются за бугром, никогда не поймут, за счет чего в 30-е годы в голодной стране была создана мощнейшая научная школа во главе с Жуковским, Чаплыгиным, Туполевым, воспитаны выдающиеся инженеры: Ильюшин, Антонов, Сухой, Яковлев, и самый молодой из этой плеяды — Королев. Кто сейчас может себе представить, какой титанический труд был основой прорыва в Космос через двенадцать лет после окончания войны, которая унесла 30 000 000 жизней россиян. Но у России настолько мощный потенциал, что при малейшем улучшении условий для жизни, люди начинают активно развивать и осваивать новые отрасли знания. Этот процесс сейчас и происходит в науке, информационных технологиях, в бизнесе. Техника в России тоже развивается.

# Российская авиационная школа

Многие уже начали понимать и у нас в стране, что вкладывать деньги можно и нужно не только в отрасли с быстрым оборотом капитала, но и в наукоемкие отрасли производства. Авиация — одна из таких отраслей. Тем более, отрасль со своей историей, со своей харизмой. **РОССИЙСКАЯ АВИАЦИЯ — ЭТО МИРОВОЙ БРЕНД!** Мы — внуки Сикорского, дети Туполева, наследники Гагарина! Наши традиции известны во всем мире. Развивать авиацию у нас в стране почетно и выгодно. Малая авиация от этого только выигрывает. Работает областная программа развития малой авиации, проводятся авиасалоны. . Традиции и культура Российской авиации — это наш капитал, не черное и не желтое, а скорее белое золото, добытое кровью и потом наших отцов. Это нужно понимать, беречь и грамотно использовать не только в большой, но и в малой авиации, потому что в авиации нет мелочей.



***Спасибо за внимание***