

УДК 656.7:629.73(477)(045)

А.В. Горбань

РОЗВИТОК МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Київська державна академія водного транспорту ім. г. П. Конашевича-Сагайдачного
вул. Фрунзе, 9, Київ, Україна, 04071
E-mail: ekaterinagoroshko@mail.ru

Досліджено проблеми матеріально-технічного переоснащення в 1960–1980 рр. та результативність реконструкції і нового транспортного будівництва.

Ключові слова: авіаційне сполучення; повітряний транспорт; технічна реконструкція.

Постановка проблеми

Сучасний стан авіаційної галузі України зумовлений тим, які чинники впливали на розвиток повітряного транспорту.

У радянський період розвиток повітряного транспорту країни не отримав широкого висвітлення, не було спеціальних досліджень, присвячених проблемам матеріально-технічного забезпечення, реконструкції галузі.

Мета роботи – аналіз сильних та слабких сторін у розвитку матеріально-технічної бази повітряного транспорту протягом 1960–1980-х рр..

Аналіз досліджень і публікацій

Серед епізодичних публікацій можна виокремити працю М. Домрачева та В. Пилипенка [4], в якій було наведено ряд показників щодо перевізної роботи, простежувались етапи розширення повітряного сполучення в Україні.

Дотично проблеми розвитку та посилення матеріально-технічної бази повітряного транспорту УРСР висвітлювались у роботі [6], де були простежені зміни в галузевій структурі, підкреслювались високі темпи розвитку повітряного транспорту республіки, наведено деякі фактичні дані щодо кількісних і якісних перетворень у матеріально-технічній базі.

У праці В. Василішина та М. Козака [1] проаналізовано основні етапи розвитку транспортної мережі України, вказано на виключну роль, яка належала Українському управлінню цивільної авіації (УУЦА) у транспортних перевезеннях.

Лише в другій половині 1980-х рр. в монографії Ю. Лисенка та В. Гурнака [8] звертається увага на труднощі в інтенсифікації транспортної роботи та застійні явища на повітряному транспорті, хоча і не визначаються їх витоки і природа.

У сучасний період до проблем розвитку повітряного транспорту України у радянський період звертаються лише при комплексному висвітленні загальних питань розвитку транспортної системи

республіки. Спеціалізованих же досліджень все ще бракує.

У період з 1960 по 1980 рр. авіаперевезення повітряним транспортом України інтенсивно зростали. За своєю питомою вагою в загальному обсягу авіаперевезень Аерофлоту доля України становила по пасажирам 37,1 %, по пошті – 25,1 %, по вантажам – 25,5 % [9]. Це було зумовлено тим, що Україна мала найбільш розгалужену порівняно з іншими союзними республіками мережу повітряних ліній. Їх загальна протяжність у 1970 р. становила 91,7 тис. км, з них ліній місцевого значення 78,4 тис. км, союзного – 13,9 тис. км. [6].

Протягом 1960–1980-х рр. були відкриті нові повітряні траси на внутрішніх та міжнародних лініях. По авіалініям союзного значення здійснювалися доволі інтенсивні зв'язки з зарубіжними країнами. Місцеві повітряні лінії забезпечували швидке транспортне сполучення між важливими адміністративними та промисловими центрами України. Такий стан речей значною мірою пояснювався увагою керівництва республіки до розвитку матеріально-технічної бази галузі. Однак у той же час у роботі галузі проявлялися чисельні недоліки та відверті прорахунки в її кількісному розвитку та здійсненні технічної реконструкції, що вимагає об'єктивного аналізу всіх чинників, які впливали на стан повітряного транспорту України.

Інфраструктура повітряного транспорту

Протяжність повітряних ліній союзного значення на найбільш напружених напрямках зростала в Україні швидкими темпами і збільшилась за 1960–1970 рр. у 2,7 рази, досягнувши у 1969 р. 13,3 тис. км.

Найбільш завантаженою ділянкою повітряного простору України була точка перетину траси в районі Одеса–Парутино–Херсон, де максимальна інтенсивність повітряного руху становила 31 повітряне судно на годину.

Протяжність місцевих ліній регулювалася шляхом закриття деяких неекономічних повітряних ліній з одночасним введенням в експлуатацію нових ліній приблизно рівної протяжності [4]. Завдяки цьому в 1970 р. 40 % всіх авіаційних перевезень припадало на місцеві повітряні лінії [6].

За 1971–1975 рр. було відкрито 197 нових авіаліній [7]. На початок 1980-х рр. розгалужена мережа повітряних ліній УУЦА зв'язувала Україну з 150 аеропортами інших республік СРСР [8]. Цьому передусім сприяв посилений розвиток наземної інфраструктури повітряного транспорту.

У 1960-х рр. в Україні була проведена реконструкція та збудовано ряд нових великих аеропортів: Сімферополь, Київ-Жуляни, Київ-Бориспіль, Харків, Львів, Одеса, Дніпропетровськ, Сталіно. Із другої половини 1960-х рр. у районних центрах почали будуватися майданчики з твердим покриттям на злітних смугах та міжколгоспних аеродромах сільськогосподарської авіації.

Про інтенсивність розвитку матеріально-технічної бази повітряного транспорту в 1970-х рр. свідчить те, що щорічні витрати на галузь перевищили 14 млн. крб., у тому числі понад 10 млн. йшло на здійснення будівельно-монтажних робіт.

У першій половині 1970-х рр. у 14 провідних аеропортах України були введені в експлуатацію нові аеровокзальні комплекси, побудовані та реконструйовані 9 посадкових смуг зі штучним покриттям, встановлено 500 комплектів радіотехнічного обладнання, впроваджувалися нові системи навігації та посадки [7].

Характерною була наявність в областях розгалуженої мережі аеродромів. Так, протягом 1971–1975 рр. за рахунок коштів колгоспів та радгоспів було побудовано 422 місцеві аеродроми та вертодроми для обслуговування сільського господарства [7].

На території України в середині 1970-х рр. розташовувалося 26 авіаційних підприємств та 373 аеропорти. У більшості обласних центрів були злітно-посадкові смуги з твердим покриттям [7]. Наприклад, в Одеській області для виконання польотів по застосуванню авіації у народному господарстві, перевезенні пасажирів використовувався 51 постійний аеродром, у тому числі 33 аеродроми зі штучним покриттям та 101 тимчасовий аеродром для виконання польотів сільськогосподарської авіації, яка виконувала авіахімічні роботи [12].

До 1980 р. злітно-посадкові смуги з твердим покриттям були збудовані в усіх обласних центрах, що дозволило підвищувати регулярність польотів [3].

У зв'язку з проведенням в СРСР у 1980 р. Олімпіади повітряний транспорт України отримав додаткові можливості для розвитку. Лише на капремонт великих аеропортів було виділено 3 млн. 315 тис. крб.

В основному олімпійському аеропорту Бориспіль були завершені роботи по капітальному ремонту та реконструкції міжнародного сектору.

Запасним аеропортом, який міг брати в разі потреби участь в олімпійських перевезеннях був визначений Львівський, де була проведена значна реконструкція привокзальної площі, виконані роботи з облаштування пасажиронакопичувачів, здійснено ремонт аеровокзалу.

В аеропортах Сімферополя, Донецька, Запоріжжя, Харкова, Херсону Київ-Жуляни були виконані значні обсяги робіт по капітальному ремонту і зміцненню покриттів злітно-посадкових смуг, аеровокзалів, пасажирських павільйонів, ремонту готелів, ресторанів, огороження території їх аеропортів та їх загальний благоустрій.

Фінансування в інфраструктуру галузі продовжувало зростати. На розвиток аеропортів України в першій половині 1980-х рр. було виділено понад 120 млн. крб. [3].

До середини 1980-х рр. були введені нові аеровокзали у Вінниці, Івано-Франківську, Кривому Розі, Миколаєві, Черкасах, Полтаві, Херсоні [8].

Однак суттєві прорахунки у стратегії і організації розвитку матеріально-технічної бази УУЦА стримували реалізацію всіх потенціальних можливостей цього сучасного виду транспорту. Керівництво галузі віддавало перевагу кількісним показникам, часто не замислюючись на доцільності будівництва все нових і нових авіаційних майданчиків та можливості їх подальшого утримання у належному стані і беззбиткової експлуатації.

Серйозною проблемою був сам порядок фінансування будівельних робіт. Адже відповідно до постанови ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР від 05.10.1959 р. "Про розвиток цивільного повітряного флоту та культурного обслуговування пасажирів" за рахунок централізованих капіталовкладень, що виділялися через ТУГВФ, в Україні здійснювалося будівництво лише найбільших республіканських аеропортів, а щодо решти, то на основі постанови Ради Міністрів УРСР від 22.02.1960 р. було передбачено здійснювати

їх розвиток за рахунок коштів, що виділялися облвиконкомом з бюджетів областей. Однак місцеве керівництво намагалося ухилитися від таких суттєвих витрат. Так, незважаючи на дію цієї постанови Полтавський облвиконком виділити кошти з місцевого бюджету на завершення будівництва свого аеровокзалу категорично відмовився, мотивуючи це поганим фінансовим становищем в області у 1960 р.

Але й ті аеропорти, які вдалося розбудувати, реконструювалися в більшості випадків без урахування перспектив розвитку повітряного транспорту, з нехтуванням логіки розташування. Так, Одеський аеропорт, побудований у 1961 р., мав злітно-посадкову смугу довжиною 2,8 км, яка була розрахована на експлуатацію надсучасних на ті роки літаків Ту-104, з посадковою вагою до 90 т та аеровокзалом з пропускною спроможністю 700 пасажирів на годину. В Одесу виконувалися чартерні рейси авіапідприємства НДР, Угорщини, Польщі, Румунії, Чехословаччини. Лише за 10 місяців 1978 р. авіакомпанії цих країн виконали в Одесу близько 300 рейсів. Однак за час експлуатації належної уваги підтриманню аеропорту в доброму технічному стані не приділялося. За технічним станом посадкової смуги польотна вага літаків була обмежена до 70 т, що не давало можливості експлуатувати нові сучасні літаки Ту-154, Іл-62. Аеровокзальний комплекс вже не забезпечував зрослий вдвічі пасажиропотік, що призвело до зниження культури обслуговування пасажирів. У приміщенні вокзалу були відсутні спеціальні приміщення для належної організації митного огляду, залів для іноземних пасажирів, готелю [2].

Загальний рівень транспортної забезпеченості території, населення і виробництва мережею повітряних шляхів сполучення на середину 1970-х рр. залишався в кілька разів нижчим, ніж у Франції, ФРН, Великобританії та інших країнах Західної Європи [1]. При цьому дослідники вказували на те, що потенціальна потужність їх повітряної мережі використовувалася в багато разів менш інтенсивно, ніж припадало навантаженням на повітряну транспортну мережу України. Так, середня загальноєвропейська вантажонапруженість аеровокзальних комплексів у 1965 р. була вища ніж у Франції, ФРН і Великобританії відповідно приблизно в 23, 11 та 18,5 разів [1]. Таке перевантаження основних повітряних магістралей вело до зміцнення надійності і якості обслуговування пасажирів.

Крім того, існуючі маршрути охоплювали територію республіки нерівномірно. Часто обласне авіаційне сполучення було організовано в областях з очевидними прорахунками. Прикладом може бути ситуація з Луцьким аеродромом. Так, секретар ЦК КПУ В. Дрозденко у 1969 р. у листі до Міністра оборони СРСР А. Гречко вказував, що повітряний транспорт Волинської області розвивався повільно та не задовольняє потреби населення в авіап перевезеннях. Обласний центр Луцьк не мав повітряного сполучення з Москвою, обласними, промисловими центрами та курортами України. Значною мірою цьому заважало те, що існуючий аеропорт розташований у межі міста на неприпустимо близькій відстані – 4 км від великого аеродрому військово-повітряних сил (ВПС). Упродовж наступних 10 років обласне керівництво безрезультатно намагалось привернути увагу до проблеми. У 1979 р. В. Щербицький у листі до міністра оборони СРСР Д. Устінова знову підняв питання про Луцький аеродром, наголошуючи, що Луцьк не має авіаційного сполучення на важких типах літаків з іншими великими містами країни, а існуючий ґрунтовий аеродром цивільної авіації (ЦА) за своїми характеристиками дозволяє приймати лише літаки Ан-2, зажатий міською забудовою, а тому ніяк не може бути розширений. Проблему пропонувалося вирішити наступним чином: аеродром ВПС Луцьк, який був розташований безпосередньо у приміській зоні, за своїми характеристиками міг би вільно приймати літаки типа Ту-134, Іл-18, Ан-24, Як-40. Через низьку інтенсивність польотної роботи авіаційної частини, яка базувалася на можливості використовувати його сумісно, що дозволило б зекономити більше 10 млн. крб. держкапіталовкладень, покращити повітряну обстановку в цьому районі і надійно забезпечити авіап перевезеннями великий обласний центр західної частини України [2].

Однак військові не хотіли йти на зустріч реальним суспільним потребам. Як зазначав начальник УУЦА А. Горяшко у довідці з питань спільного базування підрозділів ЦА та ВПС, саме через відмову Міністерства оборони у спільному базуванні у Ворошиловграді та Сімферополі за наявності добре обладнаних, але малозавантажених аеродромних комплексів ВПС, на будівництво окремих аеродромних комплексів ЦА було витрачено 25 млн. крб., а у Полтаві та Миколаєві, де були розташовані чудово обладнані аеродромні комплекси, здійснювалося аналогічне будівництво на суму понад 15 млн. крб.

Лише з кінця 1970-х рр. спільна експлуатація аеродромів підрозділами ВПС та ЦА почала входити в практику, що дало значну економію державних капіталовкладень. Так, спільна експлуатація аеродромів у Києві, Львові, Запоріжжі, Дніпропетровську, Івано-Франківську, Бердянську, Маріуполі дозволила зекономити близько 100 млн. крб. бюджетних коштів [2].

Важливим фактором розвитку матеріально-технічної бази повітряного транспорту була технічна реконструкція, яка могла суттєво вплинути на поліпшення показників транспортної роботи галузі. У цілому досліджуваний період характеризувався доволі бурхливим впровадженням у галузі досягнень науково-технічного прогресу та технічним переозброєнням повітряного парку транспортних суден УУЦА України.

Авіаційна промисловість країни забезпечувала повітряний транспорт цілком сучасною на ті роки льотною технікою. Основним напрямком цієї роботи була масова заміна на лініях союзного значення літаків з гвинтовими двигунами на літаки з турбореактивними та турбогвинтовими двигунами [4].

На авіатрасах трансконтинентального значення експлуатувалися літаки типу Ту-114, Іл-62, Ан-22. На лінії середньої протяжності курсували літаки Ту-124, Ту-134, Ту-154, на місцевих – Як-40, які прийшли на заміну Лі-2 та Ан-2 [6].

У першій половині 1970-х рр. експлуатація газотурбінних літаків Ту-154, Ту-134, Як-40, Ан-26, Ан-30 була вже добре освоєна [7].

Все ширше почали використовувати гелікоптери: для пасажирських перевезень, сільськогосподарських робіт, у лісовому господарстві. У 1970-ті рр. гелікоптери вже масово використовувалися для пасажирських перевезень у курортних зонах Криму, на сільськогосподарських та будівельних роботах, у лісовому господарстві. В експлуатації знаходилися гелікоптери Мі-1, Мі-4, Мі-2, Мі-6, почали надходити в експлуатацію і гелікоптери великої місткості: Мі-8 на 32 місця та швидкістю польоту 250 км/год. і Мі-10 з максимальним комерційним навантаженням 15 т та швидкістю польоту 180–200 км/год.

У середині 1970-х рр. парк літаків становив 1270 одиниць, у тому числі й літаки – Ту-154, Ту-134, Як-40 [3; 4].

У 1973 р. українськими авіабудівниками був створений спеціалізований літак Ан-30, призначений для фотографування земної поверхні для виготовлення досконалих топографічних і

спеціальних карт, а також інших видів повітряної зйомки в широкому діапазоні висот – від 800 до 8300–8600 м. Спеціальна модифікація літак Ан-30М «Метеозахист» призначалася для захисту певної території чи об'єкта від надмірного випадання атмосферних опадів шляхом їх штучного перерозподілу в прилеглих районах. Крім того, цей літак можна було використовувати для створення атмосферних опадів шляхом обробки хмарності з метою зрошення сільгоспугідь, збільшення снігового покриву, боротьби з лісовими пожежами.

У 1976 р. в експлуатаційні підрозділи почав надходити Ан-32. Він мав поліпшені технічні характеристики і був призначений для перевезень людей і вантажів на лініях малої та середньої довжини, а також для використання в санітарному й іншому варіантах.

У серпні 1977 р. зробив свій перший політ транспортний реактивний літак Ан-72.

На довгі роки рекордсменом по вантажомісткості став надважкий транспортний літак Ан-124 «Руслан», створений у 1982 р., який призначався для перевезення різних вантажів загальною вагою до 150 т.

Поповнення парку новими типами літаків сприяло покращенню умов перевезень та забезпечувало значну економію палива.

У 1985 р. був відкритий регулярний рух аеробусів Іл-86 за маршрутом Київ–Ленінград [8].

Наприкінці 1970-х рр. 70 % всього обсягу транспортної роботи виконується на сучасних літаках.

У 1970-х рр. літаки ЦА в Україні активно обладнувалися новими сучасними радіотехнічними засобами, що значно підвищувало безпеку польотів, особливо в складних метеорологічних умовах.

Відбулися позитивні структурні зміни у категорійності основних споруд та ліквідації диспропорцій між технічними рівнем парку літаків та наземних засобів. Аеропорти України поступово оснащувалися більш сучасними засобами автоматизації та механізації вантажно-розвантажувальних робіт [11].

У 1976 р. порівнянно з 1975 р. покращилося використання вантажопідйомності літаків УУЦА. Комерційне завантаження збільшилося з 84 % у 1975 р. до 85,3 % у 1976 р. [5]. Впроваджувалися раціоналізаторські пропозиції та заходи з наукової організації праці. Наприклад, у 1976 р. в Бориспільському ОАО було виконано 87 заходів,

економічний ефект від яких склав понад 329 тис. крб., а зростання продуктивності праці від впровадження по НОП – 3 %.

Найбільш значними були розроблені технології [10]:

- диспетчерського СОП з урахуванням розподілу роботи на двох диспетчерів за напрямками, економічний ефект – 11,4 тис. крб.;

- обслуговування у СОП літаків Ан-12 на вантажній стоянці з використанням клін-естакади, економічний ефект – 40 тис. крб.

Важливе місце зайняли оснащення аеропортів сучасними засобами управління рухом, що забезпечувало більш високу регулярність та безпеку польотів [8]. У 1973 р. новими диспетчерськими радіолокаційними станціями для управління польотами в аеродромній повітряній зоні було обладнано 28 аеропортів, або 70 %. Автоматизованими радіонавігаційними системами було обладнано 10 аеропортів на 17 напрямках посадки, що становило 25 % аеропортів та 21 % напрямків. Модернізованими посадковими радіолокаторами було оснащено 16 аеропортів, або 40 %.

Керуючись Постановою ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР від 30.07.1981 р. № 740-211 ЦК КПУ та Рада Міністрів УРСР від 15.09.1981 р. № 463-12, УУЦА спільно з органами та підприємствами інших міністерств проводили роботу з упровадження в аеропортах та районах автоматизованих систем управління повітряним рухом (УПР). За п'ятирічку вперше у країні були введені в дію шість комплексів вторинної радіолокації для Борисполя, Харкова, Львова, Одеси, аеродромних зон аеропортів Харків та Львів. Указані комплекси забезпечували «малу автоматизацію» процесу УПР. Досвід експлуатації АС УПР і КС ВРЛ показав, що у районах та аеропортах, оснащених автоматичними системами, забезпечувався високий рівень безпеки та економічності польотів, практично виключалася можливість зіткнення повітряних суден.

Незважаючи на технічний поступ у повітряному транспорті України, деякі недоліки заважали проведенню повноцінної реконструкції галузі.

Обласні аеропорти різних класів і технічного оснащення в результаті розширення міст опинялися безпосередньо в зоні міської забудови, заважаючи подальшому розвитку міст і негативно впливаючи на умови життя його мешканців. Міська забудова не давала змоги розширенню аеропорту до розмірів, які б відповідали зростаючому рівню пасажирських перевезень повітряним транспортом і використанню більш швидкісних та економічних типів літаків.

Аеропорти передбачалося виносити за межі міста, однак потреба у великих капіталовкладеннях у будівництво нових аеропортів ставала на заваді наміченому винесенню. Дослідження з розробки та впровадження сучасних пасажирських літаків короткого зльоту і посадки, модернізації авіаційної техніки не проводилися [6].

У листі секретаря ЦК КПУ В. Крючкова до Міністра авіаційної промисловості СРСР А. Сисцова у липні 1986 р. повідомлялося, що до ЦК КПУ надійшла інформація від гендиректора Запорізького ВО «Моторобудівельник» про стан справ із випуском двигунів Д-18Т, освоєння якого стимулювалося через незадовільне постачання підприємствами міністерства ряду найменувань агрегатів та заготовок. Це зривало своєчасне виконання поставок замовникам двигунів для літаків Ан-124 випуску 1985 р. і їх виробництво у 1986 р.

Недостатнім був і рівень використання наявних вантажопідйомності транспортної та пасажиромісткості пасажирської авіації. Як видно із наведених у таблиці статистичних матеріалів, середній коефіцієнт завантаженості коливався в межах 85 %, що вело до значних економічних збитків.

Питома вага використання вантажо-підйомності та пасажиромісткості в авіації, %

Питома вага використання	1980	1985	1989
Вантажопідйомність літаків і вертольотів	85,2	86	78,2
Пасажиромісткість літаків і вертольотів	82,3	86,1	88,3

Постійні труднощі супроводжували і впровадження нових наукових розробок. Так, головний контролер Київського авіаційного заводу ім. О. Антонова А. Белоліпецький запропонував створити надважкий літак та використовувати його для перевезення великогабаритних та важких вантажів та приладів. За постановою ГКНТ від 7 грудня 1979 р. та наказу міністерства 22 листопада 1982 р. Київський авіаційний завод провів науково-дослідну роботу з визначення виду та відпрацювання технічного завдання на надважкий транспортний літак. Дослідження було виконано відділом перспективного проектування формально. Доволі швидко стала зрозуміла хибність висновку, що розробка нового типу надважкого літака не мала технічних та економічних основ, бо такі перевезення могли забезпечити Ан-124, але час було втрачено.

Висновки

Незважаючи на швидкі темпи розширення авіаційного сполучення, яке надійно пов'язало великі міста та промислові центри України та створило зручний зв'язок із закордоном, введення нових аеровокзальних комплексів та злітно-посадкових смуг, масштабне переоснащення новими літаками, насичення повітряною радіоелектронікою, авіаційна галузь відчувала труднощі у плануванні розвитку повітряного транспорту: недостатня увага приділялася розвитку наземної інфраструктури та спеціалізації літаків залежно від використання, не були враховані потенційні можливості утримання та розташування аеровокзалів та смуг, повільно впроваджувалися досягнення науково-технічного прогресу.

Література

1. *Василюшин В.Ф.* Основні проблеми розвитку транспортної сітки Української РСР / В.Ф. Василюшин, М.П. Козак, під заг. ред. Л.В. Шульгіна // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР. – К.: Держплан УРСР, 1972. – С. 3–13.
2. *Доповідні* записки відділу ЦК КПУ з питань роботи авіаційного транспорту (1987) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1757. – Арк. 4-9.
3. *Доповідні* записки обкомів партії, звернення делегатів XVI з'їзду КПУ з питань автомобільного та авіаційного транспорту (28.01.1981-14.02.1981) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2281. – Арк. 14, 35.
4. *Домрачев М.А.* Розвиток повітряного транспорту України у дев'ятій п'ятирічці / М.А. Домрачев, В.А. Пилипенко, під заг. ред. Л.В. Шульгіна // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР. – К.: Держплан УРСР, 1972. – С. 25–29.
5. *Заключение* по производственно-хозяйственной деятельности УУГА за 1976 г. (1976) // ЦДАВО. – Ф. 184.– Оп. 2. – Спр. 1885. – Арк. 1-2.
6. *Захаров А.Г.* Транспорт України / А.Г. Захаров. – К.: Знання, 1974. – 46 с.
7. *Лист* в ЦКПРС, довідки відділів ЦК КПУ, інформації обкомів КПУ про роботу авіаційного транспорту (1975) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1417. – Арк. 3.
8. *Лысенко Ю.Я.* Транспорт республики в 12 пятилетке / Ю.Я. Лысенко. – К.: Техника, 1986. – 199 с.
9. *Постановления* Президиума ЦК профсоюз за авиароботників (1965-1969) // ЦДАВО. – Ф. 184.– Оп. 2. – Спр. 1374.– Арк. 48.
10. *Пояснительная* записка к отчету НОТ Бориспольского ОАО за 1976 г. (1976) // ЦДАВО. – Ф. 184.– Оп. 2. – Спр. 1884. – Арк. 5.
11. *Региональные* проблемы развития транспортной системы Украинской ССР / отв. ред. Н.Е. Гончаров. – Москва: Институт комплексных транспортных проблем, 1988. – 158 с.
12. *Справки*, информации по работе УУГА (1976) // ЦДАВО. – Ф. 184.– Оп. 2. – Спр. 1853.– Арк. 1-2.

Стаття надійшла до редакції 25.04.2013.

Горбань А.В. Кандидат історичних наук. Перший проректор. Київська державна академія водного транспорту ім. г. П. Конашевича-Сагайдачного, Київ, Україна.
E-mail: ekaterinagoroshko@mail.ru

A. Gorban. Development of material and technical basis of air transport in Ukraine

Kyiv State Academy of Water Transport after Petro Konashevich-Sahaidachny, Frunze street, 9, Kyiv, Ukraine, 04071
E-mail: ekaterinagoroshko@mail.ru

The acute of the material and technical supply (1960–1980) which were characteristic features for the branch as well as results of that supply of the civil air service were shown.

Keywords: air service; air transport; technical reconstruction.

А.В. Горбань. Развитие материально-технической базы воздушного транспорта Украины

Киевская государственная академия водного транспорта им. г. П. Конашевича-Сагайдачного, ул. Фрунзе, 9, Киев, Украина, 04071
E-mail: ekaterinagoroshko@mail.ru

Рассмотрены проблемы материально-технического переоснащения авиационного транспорта в 1960–1980 гг. и результативность перестройки гражданского воздушного транспорта.

Ключевые слова: авиационное сообщение; воздушный транспорт; техническая реконструкция.

Горбань А.В. Кандидат исторических наук. Первый проректор. Киевская государственная академия водного транспорта им. г. П. Конашевича-Сагайдачного, Киев, Украина.
E-mail: ekaterinagoroshko@mail.ru