



СЕВЕРНОЕ ОКРУЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ОБРАЗОВАНИЯ
ДЕПАРТАМЕНТА ОБРАЗОВАНИЯ города
МОСКВЫ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ 1409



МАЛАЯ АВИАЦИЯ

«Мне бы в небо!!!»

*Автор: Захарьяцев Андрей 5 «В» класс
Руководитель: Рыбак Е.М.*

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

«Авиамарш» 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



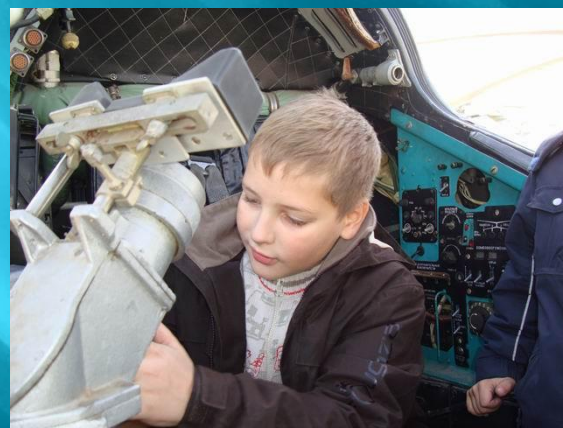
Интересные исторические факты

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