

На правах рукописи

Исмагилов Артур Аскарович

**Развитие гражданской авиации Тюменской области
в 1964–1991 гг.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Екатеринбург – 2017

Работа выполнена на кафедре истории России Бюджетного учреждения высшего образования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Сургутский государственный университет»

Научный руководитель:

Прищепа Александр Иванович

доктор исторических наук,
профессор

Официальные оппоненты

Долголюк Алексей Алексеевич

доктор исторических наук,
ведущий научный сотрудник сектора истории социально-экономического развития ФГБУН «Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук»

Карпов Виктор Петрович

доктор исторических наук, доцент,
профессор кафедры гуманитарных наук ФГБОУ ВО «Тюменский индустриальный университет»

Ведущая организация:

ФГБОУ ВО «Кемеровский государственный университет»

Защита состоится «29» июня 2017 г. в 11.00 часов на заседании Диссертационного совета Д 004.011.01 по защите докторских и кандидатских диссертаций при ФГБУН «Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук» (620990, г. Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, 16, каб. 1001).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБУН «Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук» (620990, г. Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, 16, каб. 1101).

Электронный вариант диссертации и автореферата размещён на официальном сайте Института истории и археологии УрО РАН: <http://ihist.uran.ru/diss/info/>

Автореферат разослан «___» _____ 2017 г.

Ученый секретарь

Диссертационного совета
доктор исторических наук



Е.Г. Неклюдов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИИ

Актуальность исследования. Транспорт является одной из важнейших составных частей экономического потенциала страны. Особое место в его структуре занимает гражданская авиация, которая представляет собой самый скоростной, протяженный и комфортабельный вид передвижения.

Исторический анализ особенностей развития гражданской авиации представляет собой важный составной элемент исследований социально-экономических процессов в России. Изучение региональных исторических явлений на примере Тюменской области может позволить сформировать новые принципы и направления использования системы воздушного сообщения, способствовать решению стратегических задач интенсификации развития отечественной экономики.

Актуальность темы в значительной степени определяется также необходимостью исследования истории деятельности гражданской авиации на Крайнем Севере, имеющей важное значение для понимания проблем становления и своевременного развития крупнейшего в стране Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК).

Объектом исследования является гражданская авиация России как одна из важнейших отраслей народного хозяйства, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов.

Предмет исследования представляет собой процесс развития гражданской авиации в Тюменской области в период форсированного роста нефтегазового комплекса этого региона.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1964 г. по 1991 г. Нижняя граница связана с образованием Министерства гражданской авиации СССР (декабрь 1964 г.) и формированием региональных управлений гражданской авиации.

Верхняя граница хронологических рамок исследования очерчена 1991 г., ознаменовавшимся прекращением деятельности Министерства гражданской

авиации СССР и реорганизацией Тюменского управления гражданской авиации.

Территориальные рамки очерчены пределами Тюменской области и соответствуют ее официальным границам. В них она оставалась на протяжении всего исследуемого периода.

Степень изученности темы. К настоящему времени отечественная историография гражданской авиации Западной Сибири невелика. Тем не менее накопление знаний по теме можно разделить на два этапа. Первый охватывает середину 1960-х – начало 1990-х гг., он совпадает с хронологическими рамками работы. Исследования данного периода дают представление об основных тенденциях развития гражданской авиации, содержат богатый фактический материал, характеризующий народнохозяйственную ситуацию в авиационной отрасли страны в целом. Они подготовлены в основном специалистами и руководителями отрасли.

Особую информационную ценность несут в себе работы, написанные по случаю юбилейных дат «Аэрофлота». Они подчеркивают высокую роль авиатранспорта в развитии Севера и Дальнего Востока страны, где к концу десятой пятилетки авиапредприятиями выполнялась третья часть всех авиаперевозок и более половины работ по применению авиации в народном хозяйстве ¹.

Появляются работы и первых историков. Становлению гражданской авиации Севера и Дальнего Востока страны посвящены научные труды исследователя Е.В. Алтунина, посвященные истории авиации Бурятии, в целом Восточной Сибири и Дальнего Востока². Автор основное внимание уделяет вопросам совершенствования авиации и основным направлениям её применения. Изучение авиатранспорта в контексте истории социально-экономического развития страны в 1960–1970-е гг. представлено в

¹ Бугаев Б.П. Аэрофлот от съезда к съезду. М., 1980.

² Алтунин Е.В. Из истории развития авиации Бурятии. Улан-Удэ, 1973; Алтунин Е.В. Крылья Севера. Магадан, 1976; Алтунин Е.В. Развитие гражданской авиации Восточной Сибири (1926–1986). Иркутск, 1986.

многотомном издании «История социалистической экономики СССР»³. В 7-м томе анализируется состояние материально-технической базы транспорта, подчеркивается возрастающая роль воздушного транспорта в жизни страны. В книге выделены новые достижения авиации, которая связывала самые отдаленные районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока с центром страны. Гражданская авиация рассматривается как единое целое всей транспортной системы страны.

Бурное строительство аэропортовых комплексов в 1960–1970-х гг. и появление реактивной техники стимулировали исследования, посвященные техническим аспектам строительства аэропортов и аэродромов. Основная группа таких трудов дает возможность понять историю технологических процессов строительства аэропортов. Среди первых научных работ следует отметить публикации «Современный уровень и основные направления аэропортов в связи с ростом перевозок и применения новой авиационной техники»⁴, «Проектирование, строительство, оборудование и эксплуатация аэропортов». Применительно к теме исследования данные издания имеют несомненный научный интерес для понимания особенностей формирования аэропортовых комплексов в условиях северных широт. Особенно актуальны работы, вышедшие во второй половине 1980-х гг., отражающие богатый накопленный опыт в строительстве аэропортов⁵. Однако характерной чертой этих работ является весьма обобщенный характер освещения формирования аэропортовых комплексов и отсутствие конкретных примеров строительства аэропортов на территории Крайнего Севера, что затрудняет оценку их эффективности и ограничивает возможности сравнительного анализа функционирования различных аэропортов.

³ История социалистической экономики СССР. В 7 т. М., 1980. Т. 7.

⁴ Современный уровень и основные направления развития аэропортов в связи с ростом перевозок и применения новой авиационной техники. М., 1968.

⁵ Аэропорты и воздушные трассы. М., 1984; Аэропорты и их эксплуатация. Л., 1985; Сооружение и оборудование аэропортов. М., 1989; и др.

Наряду с этим экономисты уделяли большое внимание применению авиации в различных сферах народного хозяйства⁶. В этих изданиях подчеркивается большое значение авиационного транспорта для народного хозяйства страны, что позволяет обогатить исследование примерами использования тюменской авиации в сложных условиях Крайнего Севера.

Однако при этом следует подчеркнуть, что в работах, направленных на изучение истории применения гражданской авиации в различных отраслях народного хозяйства, специфическая деятельность авиаторов Тюменской области упоминается весьма фрагментарно, несмотря на тот факт, что авиация Тюменского Севера выполняла сложные и уникальные операции по монтажу радиовышек, перевозке различных грузов на внешней подвеске, установке опор ЛЭП и т. д.

В исследованиях второй половины 1980-х г. заметно возрастает внимание к актуальным вопросам укрепления материальной базы авиапредприятий, совершенствования авиационной техники и её надежности, все больше затрагиваются проблемы обеспечения безопасности полетов⁷. Научные публикации, изданные в 1960–1980-е гг., отражают проблемы развития и функционирования Тюменского управления гражданской авиации. Они подготовлены техническими специалистами, в них анализируется и систематизируется накопленный опыт развития советской авиации, формирование крупного транспортного предприятия в тяжелых условиях Крайнего Севера.

Второй период исследований представлен литературой, изданной с начала 1990-х гг. по настоящее время. Данный этап связан с радикальными изменениями в экономическом, социальном и политическом строе страны. Отказ от жестких догматических норм в исторических исследованиях

⁶ Саболин В.А. Гражданская авиация на службе народному хозяйству. М., 1981; Гражданская авиация СССР на службе народному хозяйству. М., 1981; и др.

⁷ Арлазоров М.С. Винт и крыло. Несколько страниц истории авиации. М., 1980; Авиация в России. К 100-летию отечественного самолетостроения. М., 1983; История авиационной науки и техники. М., 1985; Вопросы обеспечения безопасности полетов при УВД: сб. науч. трудов. Л., 1986; Зубков Б.В., Минаев Е.Р. Основы безопасности полетов. М., 1987; и др.

позволил расширить проблематику изучения авиации в СССР. Больше внимания авторы стали уделять кризисным явлениям в авиационном транспорте, недостаткам в его материальном обеспечении, кадровом формировании и управлении, состоянии аэродромов. Среди крупных работ этого периода выделяется «История отечественной гражданской авиации»⁸. Данный труд является продолжением «Истории гражданской авиации СССР», в котором расширены хронологические рамки до 1991 г., а материалы пополнены новыми приложениями документов и статистики. В 1998 г. вышло крупное коллективное научное издание сотрудников Московского технического университета гражданской авиации «Хроники гражданской авиации России (1986–1997 гг.)»⁹, в котором анализируется деятельность авиации всей страны и региональных управлений. Работа богата большим количеством статистических данных о применении авиации в народном хозяйстве.

На данном этапе появляются исторические работы о деятельности авиационных подразделений страны. Прежде всего, это работы А.С. Шкурина «История развития гражданской авиации в Приморском крае»¹⁰, В.И. Пестерева «Хроника авиации Якутии»¹¹, «История гражданской авиации Приморья»¹². В них показаны особенности развития гражданской авиации в различных регионах.

История Западно-Сибирского управления гражданской авиации, соседствующего с Тюменским управлением и расположенного на территории юга Западной Сибири, представлена в содержательных статьях и монографии Т.А. Сычевой¹³. Эти труды отличаются всесторонним рассмотрением

⁸ История отечественной гражданской авиации. М., 1996.

⁹ Хроники гражданской авиации России (1986–1997 гг.). М, 1998.

¹⁰ Шкурин А.С. История развития гражданской авиации в Приморском крае. Владивосток, 1994.

¹¹ Пестеров В.И. Хроника авиации Якутии (1921–1987 гг.). В 3 ч. Новосибирск, 1997.

¹² Гражданская авиация Приморья из века в век. Владивосток, 2002.

¹³ Сычева Т.А. Развитие и применение гражданской авиации в народном хозяйстве Западной Сибири в сер. 1960-х – нач. 1990-х гг. В 3 ч. Кемерово: Кемеров. гос. ун-т, 2011; Она же. Реорганизация Западно-Сибирского управления гражданской авиации в 1960 –

проблемы. Тем не менее, слабо исследованными остались вопросы строительства аэропортовых комплексов, функционирование аэропортов.

Характерной чертой историографии 1990-х – начала 2000-х гг. являлось то, что история развития авиационного транспорта стала вызывать значительно больший научный интерес у региональных исследователей. Это было связано с возрастанием роли транспорта в решении экономических и социальных задач страны. В работе уральских историков «Древний город на Оби. История Сургута» дана характеристика транспортных путей сообщения накануне и в ходе промышленного освоения края¹⁴. Существенно компенсируют недостаточное внимание историков к проблемам создания и развития авиационного транспорта в Среднем Приобье материалы исследований А.И. Прищепы¹⁵. В центре внимания автора находятся проблемы формирования авиационных отрядов и строительства аэропортов.

К юбилею Тюменского управления гражданской авиации авиакомпания «Ютэйр» подготовила ряд публикаций, среди которых наиболее интересными являются труды «Преодоление»¹⁶, «Все начиналось с Березово»¹⁷. Они посвящены созданию Тюменского управления гражданской авиации в условиях развития ЗСНГК: история объединенных авиаотрядов, основные направления применения авиационного транспорта, этапы строительства аэропортовых комплексов, трудовые подвиги работников авиации. Работы подготовлены на основе архивных документов, воспоминаний очевидцев и

1990-е гг.: опыт и уроки // Вестник Томского государственного университета. История. 2014. № 1 (27). С. 51 – 55; Она же. Основные направления работы авиапредприятий Западной Сибири в условиях перестройки: выполнение плановых показателей и безопасность полетов // Вестник Кемеровского государственного университета. 2013. № 2 – 3 (54). С. 252 – 257; и др.

¹⁴ Древний город на Оби: История Сургута. Екатеринбург, 1994.

¹⁵ Прищепа А.И. История Сургута второй половины XX века. Сургут, 2005; Он же. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века Сургут, 2015; Он же. Первые транспортные траектории жизнедеятельности нефтяников // Вестник Сургутского государственного университета. 2015. № 4. С. 89 – 94; Он же. Страницы истории Сургутской авиации // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. № 9 – 5. С. 114 – 123.

¹⁶ Василишин А.В. Преодоление. М., 2010.

¹⁷ Куриков В.М. Все начиналось с Березово. Тюмень, 2008.

участников событий. Существенно снижает их научную ценность отсутствие научного аппарата.

Проблема кадров авиапредприятий получила освещение в работах К.Н. Крикунова¹⁸, Т.А. Сычевой¹⁹, В.А. Хороших²⁰. Особенности комплектования Тюменского авиапредприятия летным и техническим составом, подготовка кадров непосредственно на авиапредприятии в учебно-тренировочном центре освещены в статье В.А. Хороших²¹.

Таким образом, на втором этапе развития историографии расширяется проблематика исторических исследований авиационной отрасли, большее внимание уделяется региональной авиации. Однако целостного представления о деятельности Тюменского управления гражданской авиации в историографии нет. Отсутствуют исследования о состоянии материально-технической базы авиапредприятий и аэропортов, нет работ об обеспечении безопасности полётов, не проанализированы особенности сложных природно-климатических и социально-бытовых условий края как основного фактора текучести кадров.

Следовательно, история развития авиационного транспорта лишь фрагментарно затрагивает становление и развитие авиации на севере Западной Сибири. Это актуализирует исследование истории гражданской авиации Тюменской области в условиях промышленного освоения региона.

¹⁸ Крикунов К.Н. К вопросу о проблемах подготовки пилотов гражданской авиации // Вестник ЮрГУ. 2013. Т. 5, № 1. С. 147 – 150.

¹⁹ Сычева Т.А. Решение вопроса кадрового обеспечения на авиапредприятиях Западно-Сибирского управления гражданской авиации в середине 1960-х – 1980-е гг. // Теория и практика общественного развития. 2011. № 7. С. 281 – 284; Она же. Решение кадрового вопроса обеспечения на авиапредприятиях Западно – Сибирского управления гражданской авиации (ЗСУ ГА) в годы перестройки // Теория и практика общественного развития. 2012. № 12. С. 361 – 364.

²⁰ Хороших В.А. История создания и значение Иркутского авиационного технического училища гражданской авиации в системе подготовки кадров среднего звена для гражданского воздушного флота СССР в 1934–1964 гг. // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 1. С. 136 – 146.

²¹ Хороших В.А. Подготовка кадров в Тюменском управлении Министерства гражданской авиации СССР в 1967–1991 гг. // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 1. С. 130 – 136.

Целью исследования является выявление основных тенденций и региональных особенностей развития гражданской авиации в Тюменской области. В ходе её достижения предполагается **решить следующие задачи:**

1. Изучить процесс осуществления строительства аэропортовых комплексов в Тюменской области.
2. Дать оценку состояния материально-технической базы авиапредприятия и его самолетно-моторного парка.
3. Выявить источники кадрового комплектования летного и технического состава авиапредприятия и формы его профессиональной подготовки.
4. Показать особенности создания условий социально-бытового обеспечения и повседневной жизни трудовых коллективов Тюменского авиапредприятия.
5. Представить основные направления деятельности авиации в Тюменской области.
6. Проанализировать изменения в динамике объемов перевозок.
7. Охарактеризовать решение проблем обеспечения безопасности полетов.

Методология и методы исследования. В качестве теоретико-методологической основы исследования используется теория модернизации, являющаяся одной из востребованных сегодня в отечественной исторической науке. В рамках теории модернизации переход от традиционного к современному обществу рассматривается как протяженный, многовариантный, многосторонний, стадийный процесс. Изучение производственных и социальных переменных в русле модернизационной теории позволяет глубже понимать социально-экономические трансформации, технологический прогресс, социально-политическое развитие общества. Она дает возможность понять в целом процесс социальной эволюции, которая в

высшей степени многогранна и охватывает трансформации всех сторон жизни общества и его социально-экономических структур²².

Современный модернизационный подход учитывает действие механизма специализации, проявлениями которого становятся процессы индустриализации, урбанизации, культурной революции и т.д.; воздействие институтов, созданных предшествующими поколениями, на дальнейший ход развития; взаимодействия между различными социальными стратами, оказывающие влияние на выбор тех или иных инструментов преобразований; роль заимствований извне²³.

Институциональный подход позволяет исследовать историю развития региональной гражданской авиации в комплексе с различными сдвигами общества в технологической, экономической, производственной сферах страны, что относится к числу важных модернизационных задач. Развитие транспорта способствовало росту производительности труда, системы расселения, образа жизни, повышения возможностей адаптации общества к окружающей среде. Учитывая природно-климатические условия страны и её большую территориальную протяженность, авиационный транспорт стал важным звеном в процессах экономической и социальной жизни. Использование авиации на территории Крайнего Севера Западной Сибири позволило существенно ускорить темпы формирования одного из крупнейших в мире нефтегазовых комплексов, выполняя различные технологические и грузопассажирские операции.

Исследование проводилось на основе принципов историзма, объективности и системности, что позволило комплексно изучить гражданскую авиацию Тюменской области в исторической ретроспективе.

²² Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу: теоретико-методологические проблемы модернизации. М., 2006. С. 9.

²³ Побережников И.В. Линеарность VS многовекторность: реконцептуализация модернизаций // Цивилизация. Модернизация. Идентичность: материалы международного научного симпозиума (Москва, 27 – 28 ноября 2012 г.). М., 2012. С. 42 – 52.

Кроме того, были применены общенаучные методы познания, такие как дедукция, индукция, анализ, синтез.

Основные тенденции в развитии авиационного транспорта и его специфические особенности позволили выявить конкретные исторические методы исследования. Так, историко-сравнительный метод исследования позволил сопоставить объемы грузо- и пассажироперевозок в регионе с другими видами транспорта, а также сравнить состояние безопасности полетов Тюменского управления гражданской авиации с другими региональными управлениями гражданской авиации СССР.

Общее последовательное построение исследования обеспечил проблемно-хронологический метод. Метод исторического описания применялся для воссоздания социально-бытовых условий авиаработников.

Источники. Вопросы изучения истории развития гражданской авиации Тюменской области не возможны без выявления и анализа широкого круга исторических источников. Для группировки исторических источников использована видовая классификация.

Первую группу составили нормативно-правовые документы центральных органов власти. К ним относятся постановления и указы Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР, решения высших органов партии – резолюции и решения съездов, конференций, пленумов ЦК КПСС. Также большую ценность для нашей работы представляют архивные документы директивного характера, принятые ЦК КПСС и Советом министров СССР. В них отражена политика, проводимая государством в области авиационного транспорта, устанавливались цели и задачи отрасли. К этой же группе источников относится Воздушный кодекс СССР – единый законодательный акт, содержащий нормы права, регулировавшие деятельность авиации и её использование в воздушном пространстве СССР. Подавляющая часть этой группы источников опубликована.

Ко второй группе относится делопроизводственная документация – материалы Министерства гражданской авиации СССР и Тюменского

управления гражданской авиации, хранящиеся в федеральных и областных архивах. Автором были исследованы дела из 26 фондов 7 государственных и ведомственных архивов: Российского государственного архива экономики, Государственного архива Тюменской области, Государственного архива социально-политической истории Тюменской области, Государственного архива Ханты-Мансийского автономного округа, Государственного архива Ямало-Ненецкого автономного округа, Архивного отдела администрации города Сургута, Архивного отдела администрации города Нижневартовска.

Третью группу источников представляют статистические материалы, которые содержат важные данные о развитии народного хозяйства СССР и Тюменской области. Они отложились в Тюменском областном статистическом управлении, часть из них опубликована в статистических сборниках: «Народное хозяйство СССР», «Народное хозяйство СССР 1922–1982», «Народное хозяйство СССР за 70 лет: Юбилейный статистический ежегодник», «Народное хозяйство Тюменской области», «Экономика и культура ХМАО в годы девятой пятилетки (в цифрах)»²⁴.

Четвертую группу представляют источники личного происхождения. Мемуары и воспоминания позволяют глазами очевидцев «окунуться» в социальную и психологическую атмосферу, в которой развивался авиационный транспорт Сибири. Особенно характерны в этом отношении воспоминания непосредственных работников авиационной, нефтяной и газовой промышленности.

Можно выделить две группы опубликованных мемуаров, используемых в работе. Первая – это воспоминания руководителей советских и партийных органов, министерств и ведомств. К ним относятся мемуары первого секретаря

²⁴Народное хозяйство СССР в 1980 г. М., 1981; Народное хозяйство СССР в 1982 г. М., 1983; Народное хозяйство СССР в 1990 г. М., 1991; Народное хозяйство СССР. 1922–1980. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1982; Народное хозяйство СССР за 70 лет: Юбилейный статистический ежегодник. М., 1987; Народное хозяйство Тюменской области. Омск, 1967; Народное хозяйство Тюменской области. Тюмень, 1981; Народное хозяйство Тюменской области. Тюмень, 1987; Экономика и культура ХМАО в годы девятой пятилетки (в цифрах). Ханты-Мансийск, 1974; и др.

Тюменского обкома КПСС Б.Е. Щербины «Рубежи нефтяного края»²⁵, первого секретаря Сургутского райкома партии В.В. Бахилова «Дорога к нефти»²⁶, начальника Главного Тюменского производственного геологического управления «Главтюменьгеология» Ю.Г. Эрвье «Сибирские горизонты»²⁷, первооткрывателя нефти Сибири, заслуженного геолога Российской Федерации Ф.К. Салманова «Сибирь – судьба моя»²⁸, первого председателя исполкома Сургутского городского Совета депутатов трудящихся П.А. Мунарева «Так было, так начиналось»²⁹.

Вторая группа – это воспоминания работников гражданской авиации: начальника Тюменского управления гражданской авиации Г.П. Ласкина «Только самолетом можно долететь»³⁰ и работника Сургутского авиаотряда, председателя Сургутского городского совета ветеранов, ветерана Сургутского авиапредприятия, награжденного орденом Трудового Красного Знамени, Г.Ф. Пономарева «Краткая историческая справка о создании Сургутского объединенного авиаотряда»³¹. Особо следует выделить воспоминания летчиков-испытателей А.А. Лебедева и И.П. Мазурук «Над Арктикой и Антарктикой»³². Авторы демонстрируют всю сложность работы, с которой они столкнулись в 1950–1960-х гг., обслуживания ученых, геологов, местных жителей в условиях крайних северных широт.

Дополняют эту группу источников неопубликованные воспоминания Героя Социалистического Труда вертолётчика Ю.А. Южакова, в них в деталях описаны каждодневный труд и вклад сибирских вертолетчиков в создание ЗСНГК³³.

²⁵ Щербина Б.Е. Рубежи нефтяного края. Свердловск, 1972.

²⁶ Бахилев В.В. Дорога к нефти. Свердловск, 1975.

²⁷ Эрвье Ю.Г. Сибирские горизонты. Свердловск, 1968.

²⁸ Салманов Ф.К. Сибирь – судьба моя. Москва, 1988.

²⁹ Мунарев П.А. Так было, так начиналось (записки председателя). Сургут, 2008.

³⁰ Ласкин Г.П. Только самолетом можно долететь // Нефтегазостроители Западной Сибири. Кн. 2. С. 256.

³¹ Пономарев Г.Ф. Краткая историческая справка о создании СОАО. Сургут, 1999.

³² Лебедев А.А., Мазурук И.П. Над Арктикой и Антарктикой (полярная авиация). М., 1991.

³³ Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 1911.

При этом автор учитывал особенности такого рода источников, для которых характерны определенная эмоциональность и субъективизм. В процессе их использования они подвергались научной критике, сравнивались с другими историческими источниками.

Портреты работников воздушного транспорта, эпизоды из жизни трудовых коллективов авиаторов представлены в публицистических произведениях «Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации»³⁴, «Сибирский характер»³⁵, «Utair – вехи истории»³⁶, «Пасынки отечества»³⁷, «Сургутские были»³⁸. Они написаны журналистами, очевидцами на основе многочисленных воспоминаний работников авиации, ветеранами Тюменской авиации. Обращение к ним помогло выявить некоторые важные для исследования детали, прояснить социально-психологический фон.

К пятой группе исторических источников относятся периодические издания, широко представленные как в общероссийских, так и в областных, окружных, городских и районных газетах и журналах. К ним относятся журналы «Гражданская авиация» и «Ютэйр», газетные издания «Авиатор Тюмени», «Известия», «Правда», «Тюменская правда», «Югра», «Сургутская трибуна», «Новый город», «К победе коммунизма», «Сургутские ведомости».

Современные технологии научного исследования позволили нам обратиться к информации, обнаруженной в Internet. Они представлены четырьмя сайтами: первый – <http://russianplanes.net/airline/> – содержит важные данные о количественном состоянии самолетно-моторного парка авиапредприятий СССР. Второй – <http://www.airdisaster.ru/> – представляет информацию об авиационных происшествиях, инцидентах и авиакатастрофах в СССР. Оценка состояния отечественной авиации в годы перестройки

³⁴ Горбачев В.К., Князев В.А. Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации. Тюмень, 2007.

³⁵ Сибирский Характер. «Ютэйр». Тюмень, 2011.

³⁶ Utair – вехи истории. Тюмень, 2014.

³⁷ Василишин А.В. Пасынки отечества. Тюмень, 2007.

³⁸ Атаманенко А.Л., Атаманенко П.А., Атаманенко Т.Н. Сургутские были. Сургут, 2004.

представлена сайтами <http://center-yf.ru/data/stat/Perestroika.php> и <http://www.avia.ru>.

Таким образом, источниковая база исследования достаточна и репрезентативна. Представленный комплекс исторических источников позволяет решить поставленные задачи и достичь цели исследования.

Научная новизна определяется тем, что в нем впервые изучена история гражданской авиации Тюменской области в условиях создания и функционирования крупнейшего в стране нефтегазового комплекса: строительство аэропортовых комплексов; состояние материально-технической базы Тюменского авиапредприятия и его самолетно-моторного парка; источники кадрового комплектования летного и технического состава, формы его профессиональной подготовки; условия социально-бытового обеспечения и повседневной жизни трудовых коллективов Тюменского авиапредприятия; основные направления деятельности авиации в регионе; изменения в динамике объемов перевозок; обеспечение безопасности полетов.

В научный оборот вовлечены многие ранее не использованные исторические источники.

Диссертация является первым комплексным системным исследованием истории гражданской авиации Тюменской области в период 1964–1991 гг.

Практическая значимость исследования состоит в том, что его материалы способствуют дальнейшему научному изучению проблем истории гражданской авиации Тюменской области. Они могут также быть использованы в ходе научного исследования истории развития гражданской авиации в других регионах и иных хронологических рамках.

Содержание работы может быть использовано в учебно-методической работе в процессе подготовки лекций и учебной литературы по курсам истории России и истории Сибири.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Разработка и освоение углеводородных ресурсов в крае без обеспечения авиацией была практически невозможна из-за отсутствия

развитой сухопутной транспортной сети и сезонности работы речного транспорта. История развития тюменской авиации тесно связана с формированием и развитием Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Периодизация истории Тюменского управления гражданской авиации практически совпадает с историей ЗСНГК.

2. В условиях активного промышленного освоения севера Тюменской области был взят курс на интенсивное строительство аэропортов в местах сосредоточения нефтегазовых месторождений, формирования промышленных зон и строительства новых крупных населенных пунктов. За исследуемый период их количество в области выросло более чем в 7 раз: с 5 в начале 1960-х гг. до 36 к 1991 г.

3. Одним из важнейших звеньев системы транспортного обеспечения был парк воздушных судов. Об этом свидетельствует динамичный рост самолетно-моторного парка Тюменского управления гражданской авиации с 190 единиц в первой половине 1960-х гг. до 880 единиц к 1991 г.

4. Острой проблемой на протяжении всего исследуемого периода оставалась проблема кадрового состава. В 1960-е гг. текучесть летного состава доходила в отдельные годы до 50 %. Кадровый голод был вызван различными факторами: трудные условия работы, недостаток жилья, неразвитость социально-бытовой сферы. Частичное разрешение этих вопросов к концу 1980-х гг. сократили текучесть летного состава до 15 % в год.

5. Постоянно осуществлялось повышение квалификации летного и технического персонала работников гражданской авиации в Учебно-тренировочной эскадрилье, на курсах школы высшей летной подготовки, курсах усовершенствования при высших авиационных училищах. Тюменские авиаторы отличались высокой квалификацией, были способны находить выход из нестандартных ситуаций.

6. Авиация стала важной составляющей в нефтегазовом освоении региона. Объемы грузо- и пассажироперевозок были самыми высокими среди других видов транспорта Тюменской области. Авиаторы производили

аэрофотосъемку, обслуживание газовой и нефтедобывающей промышленности, обустройство предприятий на отдаленных территориях, лесоавиационные работы, помощь коренному населению. Значительный удельный вес занимали обслуживание и строительство линий электропередач в нефтедобывающих районах, авиасейсморазведка, аэромагнитные съемки, перевозка вахтовиков и оборудования, участие в монтаже буровых установок.

7. Выявлено, что в 1970-е – 1980-е гг. аварийность в Тюменском управлении гражданской авиации была на достаточно высоком уровне, но постепенно сокращалась (1970-е гг. – 32 аварии, 1980-е гг. – 28 аварий). Наиболее распространенными причинами летных происшествий являлись погодные условия, отказы авиатехники, ошибки пилотов, ошибки наземного персонала.

Апробация работы. Основные положения диссертационного исследования представлены в 15 научных статьях (общим объемом 5,38 п. л.), четыре из которых опубликованы в изданиях Перечня ВАК. Результаты исследования апробированы на трех конференциях с международным участием (Сургут, 2015; Белгород, 2016; Нижневартовск, 2016) четырех всероссийских (Сургут 2014, 2015, 2016) и двух региональных научно-практических конференциях (Сургут 2014, 2015).

Структура диссертационной работы. Диссертационная работа построена по проблемно-хронологическому принципу, состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемых источников и литературы, приложения. Приложение включает в себя 32 таблицы, 6 фотодокументов, 4 диаграммы, 1 схема.

Основное содержание диссертации

Во **Введении** обоснована актуальность темы, определен объект и предмет, сформулированы цель и задачи исследования, охарактеризованы теоретические основы и методология, проанализирована степень изученности проблемы, охарактеризована источниковая база, научная новизна.

Первая глава **«Создание материально-технической базы гражданской авиации Тюменской области»** посвящена исследованию основных направлений государственной политики в области развития авиатранспорта и состояния материально-технической базы Тюменской гражданской авиации.

В первом параграфе **«Строительство аэропортов в Тюменской области»** проанализированы основные тенденции и этапы строительства аэропортов. Строительство аэропортов в Тюменской области началось в 1930-е гг., когда была образована «Обская воздушная линия», представлявшая собой сеть малых гидропортов в наиболее крупных населенных пунктах области. Большинство этих гидропортов просуществовало до начала активного нефтяного освоения. Технически такие аэропорты могли принимать только самолеты на «гидролыжах» (Ан-2, По-2, Ш-2). Поэтому в первой половине 1960-х гг. перед тюменскими авиаторами встала задача создания современных сухопутных аэропортовых комплексов, способных принимать технику различной тоннажности и справляться с растущими объемами пассажиро- и грузооборота.

В 1967 г. было образовано Тюменское управление гражданской авиации, в структуре которого были созданы объединенные авиаотряды во всех аэропортах области, с этого момента проводились объемные работы по реконструкции старых и созданию новых аэропортов. В исследовании дается анализ истории строительства наиболее значимых аэропортовых комплексов области: в Тюмени, Сургуте, Березове, Салехарде, Ханты-Мансийске.

Выделены основные проблемы на пути их создания: суровый климат, сложности с выбором места будущей стройки, подбор материалов для создания искусственных взлетно-посадочных полос. Указываются средняя стоимость строительства аэропортов (от 24 до 30 млн руб.) и сроки выполнения.

Во втором параграфе **«Оснащение авиапредприятий самолетно-моторным парком»** анализируется количественное и качественное состояние авиапарка предприятия, исследована динамика роста вертолетов и самолетов.

С начала создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса роль и значение авиатранспорта постоянно возрастали. Это подтверждается высокой динамикой роста авиатехники и постоянной потребностью в её увеличении. В середине 1960-х гг. в Тюменском авиапредприятии насчитывалось 190 единиц авиатехники, к середине 1970-х гг. её количество выросло до 400, а к середине 1980-х гг. – до 800 единиц. Особое значение в парке авиапредприятия имел вертолетный транспорт, он систематически пополнялся и составлял к 1991 г. около 60% от общего числа всей авиатехники. За исследуемый период количество вертолетов выросло более чем в 5 раз, с 96 до 525 единиц, количество самолетов увеличилось в 2,5 раза – с 142 до 357 единиц. Такое соотношение объяснялось преимуществами вертолетов, способных совершать вертикальный взлет и посадку с любых твердых поверхностей и имеющих возможность зависать в воздухе, совершать сложные технические операции.

Во второй главе **«Формирование кадрового состава и создание социально-бытовых условий его жизнедеятельности»** исследуется кадровая политика Тюменского управления гражданской авиации и социально-бытовые условия авиаработников.

Первый параграф «Источники поступления кадров и их закрепление на местах» посвящен формам комплектования кадрового состава Тюменского авиапредприятия, в нем освещаются каналы комплектования, подбор кандидатов, оптимизация численности и состава авиационных работников, подготовка и переподготовка пилотов, текучесть кадров и меры по их закреплению.

На протяжении 1960–1980-х гг. основными источниками пополнения трудовых ресурсов авиапредприятия выступали: привлечение выпускников вузов, училищ, школ, перевод из других управлений гражданской авиации, прием на работу демобилизованных военнослужащих из рядов советской армии и местных жителей Тюменской области.

С увеличением штата сотрудников авиационного предприятия встал вопрос о повышении их профессиональной квалификации. В диссертации показывается, что в этих целях в июне 1967 г. в Тюменском управлении была образована учебно-тренировочная эскадрилья, изначально представлявшая собой небольшую группу из летно-инструкторского состава и преподавателей, на базе которой проводили основные курсы повышения квалификации. Обучение руководителей проходило на курсах усовершенствования при высшем авиационном училище, а также на курсах школы высшей летной подготовки, как очно, так и заочно. Кроме того, в периоды весенне-летней и осенне-зимней навигаций проводились летно-технические конференции по обмену опытом работы, на которых постоянно анализировалась работа летной службы, определялись пути решения задач по совершенствованию деятельности всех звеньев. Обучение и повышение квалификации лётного состава нередко проходили и в самих объединенных авиаотрядах. Так, на базе 284-го Ханты-Мансийского лётного отряда была организована 3-я авиаэскадрилья для переподготовки пилотов на вертолет Ми-8. В результате в 1974–1976 гг. было подготовлено 12 работающих экипажей, которые переводились в полном составе во все авиапредприятия ХМНО.

В исследовании отмечается, что доля специалистов с высшим образованием постоянно увеличивалась. Так, в 1960-х гг. их удельный вес не превышал 5 %, в начале 1970-х гг. возрос до 10 %, к середине 1970-х гг. превысил 20 %, а к началу 1980-х гг. достиг 27 % от работников управления. Приводятся данные и о росте специалистов со средне-специальным образованием, численность которых только с 1970 г. по 1975 г. выросла в 2 раза. Вместе с тем росло и количество женщин, доля которых в конце 1960-х гг. составляла всего 20 % от общего числа работников, за 1970-е гг. увеличилась на 8 %, и еще на 10 % за 1980-е гг.

Другая существенная проблема Тюменского управления - закрепление кадров авиаторов. Особенно высокая текучесть кадров отмечалась в 1960–1970-х гг., когда она достигала до 50 %. Основными мотивами увольнения

кадров являлись неудовлетворительные социально-бытовые условия, низкая заработная плата, сложные климатические условия, слабое культурно-развлекательное обеспечение досуга жителей северных городов. В 1980-е гг. обозначилась тенденция снижения текучести летных кадров: до 13–15 %. В северных городах активно осуществлялось жилищное и социально-культурное строительство, заметно улучшилось продовольственное и промтоварное снабжение, которое было существенно выше, чем в других регионах страны.

Во втором параграфе **«Социально-бытовые условия работников Тюменского авиапредприятия»** исследуются вопросы жилищно-коммунального, бытового, медицинского и торгового обеспечения авиаработников.

Стремительное развитие нефтегазового комплекса и рост населения севера Тюменской области привели к тому, что уже в начале 1960-х гг. первые авиаработники, прибывшие на Север, столкнулись с полным отсутствием жилья, им приходилось самостоятельно решать этот вопросы. Нередким стало создание собственного временного жилья в виде землянок, бараков и использование неблагоустроенных помещений и зданий. Только с конца 1960-х гг. в новых населенных пунктах Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого округов для авиаработников стали застраиваться первые жилые поселки «Авиаторов», в которых возводились двухэтажные брусчатые жилые дома на 8, 12 и 16 квартир. Но решить проблему обустройства всех авиаработников не получилось. Средняя обеспеченность жильем оставалась низкой и не превышала 3 кв. м на человека.

Капитальное строительство типовых домов только смягчило ситуацию с жильем авиаторов, поскольку основное фондируемое жилье передавалось работникам нефтяных и газовых ведомств. Большинство авиаработников во второй половине 1980-х гг. по-прежнему проживало во временном и ветхом жилье.

Наряду с проблемами жилищного обеспечения сложными оставались вопросы развития культурного пространства городов нового освоения.

Городская культура оставалась по большому счету поселковой. Большинство рабочих клубов и библиотек размещалось в приспособленных помещениях. Темпы строительства новых культурных объектов шли довольно медленно и превращались в долгострой. Тем не менее, во второй половине 1970-х гг. при поддержке «Главтюменьнефтегаза», «Тюменьгазпрома» и «Главтюменьгеологии» для авиаработников были построены три дома культуры «Авиатор» в Когалыме, Тарко–Сале, Мысе Каменном, один спортивный комплекс «Авиатор» в Салехарде. Помимо этого, в городах нового освоения в 1970-е гг. шло строительство ведомственных домов культуры: «Строитель» в Сургуте, «Юность» в Нефтеюганске и др. Но существенно изменить городскую среду им не удавалось. В 1980-х гг. потребность в спортивных сооружениях и учреждениях культуры и искусства оставалась высокой.

Важное место в создании комфортных условий труда рабочих на авиапредприятии занимала организация качественного медицинского обслуживания. Сложилась система медицинских учреждений Тюменского авиационного предприятия: 1 больница, 18 медсанчастей и 2 учреждения для оздоровления детей авиаработников. Несмотря в целом на достаточное количество медицинских учреждений, их материально – техническое состояние на протяжении 1960-х – начала 1970-х гг. было крайне непростым, большинство здравпунктов располагалось в приспособленных помещениях, им не хватало квалифицированных специалистов и медицинского оборудования. В течение 1970-х гг. с ростом уровня медицинского обеспечения региона в целом, ситуация заметно улучшалась, в частности, в Сургуте был открыт профилакторий и вторая в области врачебно–летная комиссия.

Не менее значительную роль наряду с медицинским обеспечением в жизни работников Тюменского авиапредприятия играла организация общественного питания. В середине 1960-х гг. услуги общественного питания предоставляли всего 6 столовых, с общим количеством 282 посадочных места.

Культура обслуживания оставалась на довольно низком уровне, большинство столовых не отвечало санитарно-гигиеническим требованиям, в них не имелось достаточного количества подсобных помещений, холодильного и технического оборудования. В 1969 г. принимается постановление Совета Министров СССР об улучшении общего состояния питания рабочих и служащих Тюменского управления гражданской авиации. Был разработан перспективный план мероприятий по развитию и улучшению работы объектов общественного питания, обслуживающих авиаработников. В ходе выполнения этого постановления в 1970-е гг. количество столовых и посадочных мест возросло в несколько раз. В 1980-е гг. остро встали вопросы повышения технического состояния столовых и буфетов, улучшения качества обслуживания.

В третьей главе **«Основные направления деятельности авиапредприятия и организация безопасности полетов»** характеризуется деятельность тюменских авиаторов, анализируются состояние и контроль организаций безопасности полетов.

Первый параграф **«Использование авиации в народном хозяйстве области»**. В условиях отсутствия развитой сухопутной транспортной сети и сезонности работы речного транспорта авиация заняла ключевое место в обслуживании народного хозяйства Тюменской области. Наряду с традиционными пассажирскими и грузовыми перевозками существенное место в её деятельности занимали следующие направления: аэрофотосъемка, обслуживание газовой и нефтедобывающей промышленности, обустройство предприятий на отдаленных территориях, геодезия и картография, лесоавиационные работы, помощь коренному населению (вывоз рыбы, пушнины, смена оленеводческих бригад). Помимо этого, на юге области осуществлялись авиационно-химические и санитарные работы. Значительный удельный вес имели также обслуживание и строительство линий электропередач в нефтедобывающих районах, авиасейсморазведка,

аэромагнитные съемки, перевозка вахты и оборудования, участие в монтаже буровых установок.

Применение авиации в народном хозяйстве Тюменской области отличалось самой высокой динамикой роста грузо- и пассажироперевозок в сравнении с другими видами транспорта области. Так, объем грузоперевозок в 1960-е гг. возрос в 6 раз, а пассажироперевозок в 11 раз. Для сравнения эти показатели у железнодорожного транспорта увеличились только в 2 раза. В 1970-е гг. возрастала доля грузоперевозок, увеличение которой произошло в 2,5 раза, рост пассажирских перевозок составил 2 раза. В 1980-е гг. объемы грузо- и пассажироперевозок продолжали увеличиваться: в 2,5 раза выросли перевозки грузов и в 1,5 раза пассажиров.

Постоянному увеличению масштабов грузовых авиаперевозок и повышению их эффективности способствовали пополнение парка высокоэффективными и экономичными летательными аппаратами, широкое использование прогрессивных способов перевозок (контейнеров, поддонов), комплексная механизация и автоматизация грузовых операций, внедрение новых технологий транспортировки груза с помощью систем внешней подвески вертолета, не имеющих ранее аналогов в гражданской авиации.

Рост пассажирских перевозок достигался за счет постоянного увеличения перевозок на дальние расстояния и в труднодоступные районы нефтедобычи, где особенно ощущалось преимущество воздушного транспорта, совершенствования авиационной техники и расширения сети авиарейсов, улучшения обслуживания пассажиров на борту самолетов.

Во втором параграфе **«Состояние и контроль обеспечения безопасности полетов»** анализируется организация обеспечения безопасности полетов Тюменского управления гражданской авиации. На протяжении исследования аварийность в Тюменском авиапредприятии сохранялась на довольно высоком уровне, в диссертации был проведен подсчет всех авиапроисшествий и авиакатастроф (с гибелью людей). Так, для 1960-х гг. мы получили следующие данные: 4 авиакатастрофы, 27 человек погибших. В

1970-е гг. произошло 27 авиакатастроф, 5 аварий, 159 человек погибших. В 1980-е гг. было зафиксировано 14 авиакатастроф, 14 аварий, 100 чел. погибших. Основные причины аварий и предпосылок к ним в разные годы отличались, однако многие из них оставались постоянными на всем протяжении исследования. В 1960-е гг. аварии преимущественно возникали по вине неисправности радиотехнического и метеорологического оборудования, халатности и недисциплинированности личного состава, нарушений правил технической безопасности, из-за ошибок в деятельности наземных служб и пилотов.

В 1970-е гг. эти причины дополнились рядом новых: снижение техники пилотирования, необорудованность машин, неудовлетворительное обслуживание самолетов, не снижалось и количество грубых нарушений командного, летного и технического составов, среди причин, приводивших к авиационным происшествиям, выявлялись и те, виной которых являлись конструктивные недоработки.

Несмотря на предпринимаемые меры по снижению аварийности в 1980-х гг., их число уменьшалось незначительно (с 32 до 28). Более того, к ним добавились производственные браки деталей и частые ошибки пилотирования, особенно из-за плохих метеоусловий.

Основной задачей Тюменского авиапредприятия в 1960–1980-е гг. оставалось снижение аварийности и предпосылок к ним. Основными средствами решения являлись техническое перевооружение аэродромных служб, курсы повышения квалификации летного состава с регулярной сдачей зачетов, улучшение функционирования систем поддержки экипажа.

В Заключении подведены основные итоги диссертационного исследования.

На территории Западно-Сибирской нефтегазовой провинции отсутствовали круглогодичные транспортные магистрали. Её освоение в начале 1960-х гг. потребовало иных стратегических народно-хозяйственных подходов. В отличие от других регионов на первое место здесь выдвигалась

задача создания транспортной инфраструктуры. Решающую роль на начальном этапе сыграла авиация.

Для успешного развития воздушного транспорта региона требовалось создание сети капитальных аэропортовых комплексов, расширение самолетно-вертолетного парка, формирование квалифицированного кадрового состава с необходимыми социально-бытовыми условиями проживания. Кроме того, перед авиацией ставились сложные задачи приумножения грузо- и пассажирооборота с сохранением безопасности его полетов.

В 1964–1991 гг. Тюменскому управлению гражданской авиации удалось создать развитую материально-техническую базу, сформировать штат высококвалифицированного персонала и значительно увеличить объемы своих работ в народном хозяйстве Тюменской области и в целом успешно решить поставленные задачи.

ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных изданиях (в соответствии с перечнем ВАК):

1. Создание Тюменского управления гражданской авиации // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 405. С. 82–86. (0,46 п. л.).
2. Применение авиации в народном хозяйстве Тюменской области в 1960–1980-е гг. // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. 2016. № 5. С. 68–72. (0,46 п. л.).
3. Развитие самолетно-моторного парка и его материально-техническое обеспечение в Тюменской области в 1960-е гг. // Общество: философия, история, культура. 2016. № 7. С. 81–85. (0,46 п. л.).
4. Жилищные проблемы работников Тюменского управления гражданской авиации в 1960-е гг. // Общество: философия, история, культура. 2016. №6. С. 66–70. (0,46 п. л.).

Статьи в сборниках научных трудов и материалах конференций:

5. Участие авиации в поиске и разработке месторождений углеводородного сырья на севере Западной Сибири // Наука и инновации XXI века: мат-лы. II Всерос. конф. молодых ученых. Сургут: СурГУ, 2014. Т. I. С. 172–173. (0,1 п. л.).
6. Учебные заведения гражданского воздушного флота в конце 1950-х – начале 1960-х гг. // Исторические вызовы и ответы Западной Сибири: мат-лы. регион. науч. конф. Сургут: СурГУ, 2014. С. 90–92. (0,1 п. л.).
7. Строительство аэропортов на севере Тюменской области в 1950–1970-е гг. (на примере города Сургута) // Вестник Сургутского государственного университета. 2015. № 4. С. 95–100. (0,58 п. л.).
8. История строительства главных воздушных ворот области – аэропорта «Рощино» в г. Тюмень // Россия будет прирастать Сибирью: мат-лы Всерос. науч.-прак. конф. Сургут: СурГУ, 2015. С. 118–122. (0,23 п. л.).
9. Место и роль авиатранспорта в развитии Западно – Сибирского нефтегазового комплекса на территории Тюменской области // Российская нефть: история и современность: мат-лы Всерос. науч. конф. с межд. участием. Сургут: СурГУ, 2015. С. 326–333. (0,18 п. л.).
10. Источники формирования кадров Тюменского управления гражданской авиации в начале 1960–1970-х гг. // Северный регион: наука, образование, культура. Сургут, 2015. Т. IV, № 2. С. 30–34. (0,46 п. л.).
11. Проблема кадровой текучести в Тюменском управлении гражданской авиации в 1960–1970-х гг. // Современные тенденции развития науки и технологий: мат-лы XIV Межд. науч.-прак. конф. Белгород: НИУ БелГУ, 2016. С. 70–73. (0,17 п. л.).
12. Развитие гражданской авиации Тюменской области в период Перестройки // Югра, Сибирь, Россия: политические, экономические, социокультурные аспекты прошлого и настоящего: Всерос. науч.-прак. конф. с межд. участием. Нижневартовск: НВГУ, 2016. С. 69–73. (0,46 п. л.).

13. Основные направления применения авиатранспорта и обеспечение безопасности полетов в Тюменской области в 1960 – начале 1970-х гг. // Север России: стратегии и перспективы развития: мат-лы II Всерос. науч.-прак. конф. Сургут: СурГУ, 2016. С. 212–215. (0,34 п.л.)

14. Строительство аэропортовых комплексов в Ханты-Мансийском автономном округе в 1950–1970-е гг. // Сибирские строители: события и судьбы: Сб. статей. Сургут: СурГУ, 2016. С. 177–187. (0,62 п. л.).

15. Организация общественного питания и медицинского обеспечения авиаработников Тюменского управления гражданской авиации в 1960–1970-е гг. // Наука и инновации XXI века: мат-лы III Всерос. конф. молодых ученых. Сургут: СурГУ, 2016. (0,3 п. л.).