

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ – ЭТО МОЯ СУДЬБА!



**НАЗАРОВ
АЛЕКСАНДР
ИГНАТЬЕВИЧ**

**Советник страховой
компании «Авикос»
(Москва)**

– Я проработал в гражданской авиации более 50-ти лет. Прошёл путь от пилота самолёта У-2 до первого заместителя Министра гражданской авиации. Поэтому гражданская авиация - это моя жизнь, моя судьба! И, работая в гражданской авиации, я посетил все уголки нашей необъятной Родины, бывшего Советского Союза, - от Заполярья до Кушки, от Калининграда до Камчатки. Побывал во многих странах мира, выполняя задания, связанные с международной деятельностью гражданской авиации.

– Какой период работы в гражданской авиации был для Вас самым интересным?

– Я бы выделил три периода.

Первый - послевоенный, восстановительный период, время восстановления гражданской авиации. На моих глазах (я тогда после окончания лётного училища работал в Белоруссии) за очень короткое время гражданский воздушный флот страны был возрожден. И уже к 55-му году все аэропорты были восстановлены и работали, функционировали даже в лучших условиях, чем до войны.

Второй - период бурного, насыщенного и динамичного развития гражданской авиации, её процветания. Это было напряженное и, я бы сказал, героическое время. КБ Туполева, Ильюшина, Антонова, Миля, Камова сразу создали целую гамму новых воздушных судов. И именно тогда Аэрфлот обрёл настоящие крылья. Благополучие трудящихся росло. Всё это позволило при низких тарифах и благодаря исключительному труду авиаработников, руководителей на местах, аппарата министерства создать условия для бурного развития. Представляете себе, прирост объёмов работ составлял до 30% в год!

В авиации возникает острый, порядка 30%, дефицит кадров. Когда меня назначили начальником Управления учебных заведений МГА, передо мной была поставлена очень сложная задача: восполнить этот дефицит, который мог стать препятствием для дальнейшего развития гражданской авиации. Благодаря поддержке правительства, при помощи Министра нам удалось в кратчайший срок создать 8 новых учебных заведений и наполнить до основания все существующие учебные заведения. По приказу Министра учебные заведения были оснащены новой техникой, что позволяло сократить ввод в строй и улучшить качество подготовки молодых специалистов. Из офицеров запаса для лётного состава были переподготовлены более тысячи человек. Но только к 75-му году благодаря всем этим мерам удалось поправить и демпферовать обстановку с кадрами.

Именно в этот период, период моей работы в Управлении учебных заведений МГА, были созданы Московский институт гражданской авиации (ныне Технический университет гражданской авиации), Ульяновский центр подготовки специалистов для стран СЭВ (теперь Ульяновское высшее авиационное училище), Академия гражданской авиации, 2 высших лётных училища. И, знаете, не могу не сказать о больших заслугах в деле подготовки кадров руководителей всех учебных заведений, их коллективов.

И третий - период перестройки и реформации, когда наш славный гражданский воздушный флот, как и весь Советский Союз, разрушился на осколки. Мне как начальнику Управления учебных заведений пришлось столкнуться с проблемами приема женщин в лётные

училища. Было это в 1974 году. Человек сто представительниц прекрасного пола, мечтавших о небе, приехали в Москву и блокировали дворик Министерства гражданской авиации, требуя, чтобы их приняли в лётное училище. Мы на их требование не отреагировали. Считали, что женщина есть женщина, она создана для семьи, и работа пилота не для нее. Возглавляла этих девушек Валентина Гризодубова. Нужно знать, что это был за человек! Вскоре вызывает меня первый заместитель генерального прокурора и говорит: "Что делаешь? Ты замахнулся на Конституцию! Ты ограничил права граждан!" И стал угрожать. А нужно сказать о пикетах у здания МГА уже доложили в Политбюро. В конце концов, на пятнадцатый день мы сдались и приняли решение организовать в Кременчуге женскую эскадрилью. Все девчата в ней были мастера спорта! Через полгода подготовили они почти все на «отлично» сдали выпускные экзамены и им были выданы лицензии пилотов. Мы следили за их дальнейшей судьбой. Они работали пилотами, даже выйдя замуж. Были и семейные экипажи: муж - командир, жена - пилот; или жена - командир корабля, а муж - второй пилот. Правда, на той истории все и закончилось, таких с и т у а ц и й больше не возникало.

– То есть больше такого энтузиазма не было?

– Да.

– А еще что вспоминается?

– Олимпиада-80. Это тоже было событие! Я тогда уже работал первым заместителем министра гражданской авиации и входил в состав Национального олимпийского комитета. Я отвечал за ввод в строй всех олимпийских объектов в "Шереметьево-2", терминала "Внуково", нового аэропортового комплекса в Вильнюсе, и еще в Эстонии, в Таллине (там проходила парусная регата). Объектов было много. Кроме того, нужно было обеспечить безопасную доставку и сервисное обслуживание олимпийцев и 120-ти тысяч туристов. В это время, если вы помните, были введены наши войска в Афганистан, и многие государства относились к нам с недоверием. Как бы там ни было, все прошло блестяще. И все мы - весь аппарат министерства, заместители министра - получили благодарность от председателя Национального олимпийского комитета - организационного комитета, и даже лично от товарища Брежнева Л.И..

– А какими Вам видятся первоочередные задачи гражданской авиации в нынешнее время? Что из прошлого опыта является в ней наиболее востребованным?

– Сейчас, как и раньше, предъявляются высокие требования к дисциплине авиаработников, к выполнению всех лётных документов до эксплуатации воздушных судов. Востребована высокая профессиональная и гражданская ответственность за исход каждого полета. Первоочередной же задачей является обеспечение безопасности полетов и государственная поддержка гражданской авиации.

Конечно, сейчас очень много авиакомпаний. Но я думаю, что со временем их останется 30-40. Остальные либо объединятся, либо не выдержат конкуренции. А вот оставшиеся должны иметь очень серьезную государственную поддержку. Знаете, как раз сегодня на Совете клуба "Опыт" мы обсуждали этот вопрос и убеждены:

дальнейшее развитие гражданской авиации невозможно без серьезной и планомерной государственной поддержки.

Мы приближаемся к знаменательной дате - 80-летию гражданской авиации России. Пользуясь случаем, я хотел бы выразить большую благодарность всем ветеранам за их вклад, благодаря которому наша страна стала могучей авиационной державой. Я хотел бы пожелать больших успехов всем, кто сегодня трудится в гражданской авиации. Ведь цивилизованное общество не может обойтись без нее. У гражданской авиации, безусловно, есть будущее!