

РОССИЯ НЕ ИМЕЕТ ЛЕГИТИМНОЙ АВИАЦИОННОЙ АДМИНИСТРАЦИИ



**СМИРНОВ ОЛЕГ
МИХАЙЛОВИЧ**

**Советник
председателя
совета директоров
Группы «Ист Лайн»
(Москва)**

– По профессии пилот гражданской авиации. Работал в Казахстане от рядового командира корабля до первого заместителя командира объединенного авиаотряда. Затем первым заместителем начальника Латвийского управления гражданской авиации, начальником Эстонского управления ГА и заместителем Министра ГА СССР. Занимая эти должности, постоянно находился на активной летной работе. И отрасль знаю не понаслышке.

В 80-е годы я был единственным заместителем Министра ГА в СССР, активно летающим. До последнего момента летал командиром корабля на различных типах самолетов.

– **Насколько сложно было совмещать должность заместителя министра с летной работой?**

– Когда любишь и то, и другое - это трудно, но приятно. Летная работа требует одного - уважения к законам аэродинамики.

– **Как на различных этапах Вашей карьеры использовался приобретенный опыт?**

– Летная работа очень тонкая сфера и здесь полностью отсутствует понятие "блат". Все зависит от самого человека, его ума, психофизического состояния и т.д. Это обычный путь любого авиационного работника высокого ранга, который начинает или с техника, или с инженера, или с рядового пилота. Затем человек движется по карьерной лестнице по мере того, как накапливает этот опыт.

Команда, в которой мне довелось работать во главе с министром Борисом Павловичем Бугаевым, на протяжении длительного времени выполняла задание, которое нам ставилось государством. Лозунг был очень простой: "Полная аэрофикация нашей страны".

Что это значило? Что человек по одному купленному им билету (предположим, в Москве) мог улететь до Хабаровска. Затем пересесть на другой тип самолета, прилететь в какой-то город. Затем долететь до какой-то деревни, например, на самолете Ан-2. Эта задача, на мой взгляд, была решена еще и потому, что любой житель нашей гро-

мадной страны мог по приемлемой цене купить авиабилет, улететь в любую точку Советского Союза благодаря возможностям гражданской авиации.

– **Такая задача была решена и оправдана?**

– Задача аэрофикации страны была оправдана. Если мы посмотрим на географическую карту страны, то, начиная от Урала и до Тихого океана, у нас идет одна лишь тоненькая линия железной дороги - Транссибирской магистрали. Все, что севернее, не имеет ни автомобильного сообщения, ни железнодорожного. Только авиация или летом - река. Конечно, это имело огромное социальное значение. Если посмотреть сегодня, то многие маленькие населенные пункты просто погибли, потому что это была единственная связь с внешним миром. В 1992 году максимальное количество перевозок пассажиров составило 142 млн человек. Для сравнения: в прошлом году перевезли лишь 25 млн пассажиров. Комментарии излишни. Кроме того, обрабатывалось 100 млн га сельхозплощадей. В прошлом году таких работ практически не было, за исключением единичных случаев. Благодаря вертолетам возник Тюменский район. В эту сложную болотистую местность на вертолетах ввозилось все, вплоть до стройматериалов. Это начало Самотлора и всех тюменских месторождений. Все это делалось благодаря гражданской авиации. Раньше мы ежегодно покупали у промышленности 300-400 новых воздушных судов. В последнее время - покупка 1-3 самолетов в год. Нам, нашей команде, не стыдно смотреть в глаза детям и внукам за то, что мы сделали в свое время. Давайте теперь сосредоточимся на сегодняшних проблемах.

Первое - это состояние воздушных судов. Новые мы не приобретаем в виду тяжелого финансового положения, отсутствия четко отработанных лизинговых схем, хотя начало им уже положено. Если мы не решим этот вопрос в течение ближайших 2-3 лет, то на наших морально устаревших воздушных судах мы просто вынуждены будем прекратить летать. Это уже реальность. В этом году нас ограничили в полетах все страны Европы. Цена этого вопроса - сотни недопущенных самолетов в Европу.

В 2006 году наступает "момент истины", когда настолько будут ужесточены требования - по шумам и эмиссиям, - что ни один из ныне действующих российский самолетов (в том числе и сравнительно новые ТУ-204 и -214) по этим требованиям подходить не будут. Таким образом, мы вообще лишимся этого рынка, если, конечно, не перейдем на западные воздушные суда.

– **На каком самолете Вам интересней летать?**

– Пожалуй, на По-2. Это "кукурузник" конструктора Поликарпова, с четырьмя, как называют, крыльями, с открытой кабиной. Особенно неприятно, но интересно было на нем летать зимой, когда за бортом -30°, тут никакие шле-

мофоны не спасают. Некоторым летчикам для того, чтобы согреться, приходилось делать посадку и на лыжах пробегать несколько кругов возле самолета, чтобы согреться.

– **А в чем был интерес?**

– Наверное, в том, что это было реальное ощущение полета. **Сейчас на современных самолетах ни пилотам, ни пассажирами этого не ощущается.** Это, можно сказать, из области романтики. С точки зрения "жесткой" авиации недостатком является то, что нас, гражданскую авиацию, хотят "приземлить". Приравнять к другим отраслям народного хозяйства, не отдавая отчета в том, что гражданская авиация не только бизнес-процесс, где за определенную плату перевозятся пассажиры. Главное, схематично выражаясь, - это снаряд, который летит со скоростью 1000 км/ч на высоте 10 км, где температура воздуха и зимой, и летом -50-60°. Гражданская авиация предназначена для того, чтобы этот "снаряд" благополучно долетел из точки А в точку В, чтобы в каждом "снаряде" пассажир ощущал себя не пороховой пачкой, а находился в комфортных условиях. Сравнить гражданскую авиацию, допустим, с производством стиральных машин нельзя, и не потому, что кто-то капризничает, а потому, что это единственная "оторванная" от земли отрасль народного хозяйства, не считая космоса.

Сегодня сложилась такая парадоксальная ситуация, когда мы - Россия, не имеем администрации гражданской авиации, которая есть в любом государстве мира. Она есть в Америке, во Франции, на Берегу Слоновой Кости, в любом государстве мира. У нас ее нет. У нас есть ГСГА - один из департаментов Минтранса, без прав юридического лица. Когда ИКАО обращается к администрации гражданской авиации России - они ее не находят.

Спрашивают, кто здесь администратор? То, что руководитель ГСГА является руководителем Росавиа, - это внутренние распоряжения Министра транспорта РФ, но не правительства. Оппоненты говорят, что все виды транспорта - в Минтрансе. Это правильно, авиация должна там быть. Но вот придать ей все функции администрации гражданской авиации просто необходимо.

Некоторое время тому назад Президенту РФ об этом было доложено, и он дал поручение - привести в соответствие администрацию гражданской авиации с теми требованиями, которые на нее возлагаются. Это поручение уже длительное время выполняется ни шатко, ни валко. Палеотивное решение в правительстве на днях состоялось, но далеко не то, которое ожидалось и которое необходимо по сути дела, учитывая особенность гражданской авиации. Дело ведь не в названии. Как старого авиатора меня беспокоит отсутствие четкой структуры, которое приводит к нарушению системы обеспечения безопасности полетов. Этой священной коровы любой авиации мира. Безопасность полетов - проблема комплексная. Обеспечение безопасности полетов зависит и от конструктора, и от летчика, и от авиатехников, и от инженера, которые обслуживают

самолет, от диспетчера УВД, который ведет самолет по трассе, и от состояния взлетно-посадочной полосы, и от состояния аэровокзалов.

Уравнивать статус гражданской авиации с автомобилистами, при всем уважении к ним, - это просто безграмотно, это технически неадекватно и технически недальновидно.

Автобус - тоже сложное дело. Отказало что-то, он свернул, пассажиров высадил и вызвал аварийку. В «снаряде», который летит на высоте 10 км, при отсутствии давления воздуха, при таких температурах и если что-то там отказало, действия должны быть совершенно иными. Там все считается на доли секунды и зависит от того, как построена система обеспечения безопасности полетов (включая действия экипажа, земли - всех в экстремальных ситуациях).

Не завидую тем пассажирам, которые осмелятся лететь на самолетах, которыми руководит авиационная администрация, по сути, отсутствующая в нашей стране.

– **Наиболее, на Ваш взгляд, безопасный самолет?**

– Я бы сказал, что все без исключения самолеты безопасны, если за штурвалом сидит подготовленный экипаж, вылет этого самолета обеспечен и обслужен технически грамотным персоналом и самолет ведет технически грамотный, здоровый диспетчер; система гражданской авиации России построена таким образом, что ее возглавляет орган, обладающий необходимыми для этого полномочиями, оперативным реагированием на те или иные ситуации и тенденции, влияющие на безопасность полетов.

– **Вы можете вспомнить какой-нибудь интересный случай?**

– Да, это касается потенциала нашей страны в недавнем прошлом. Экстремальные ситуации всегда показывают состоятельность людей и техники. Я был командирован в Армению на следующий день после землетрясения. Провел месяц в Лениакане. Что я увидел, когда прибыл? Треснувшая в 20-30 местах полоса, полуразрушенные здания и сооружения, полностью отключенные электроэнергия, газ, вода. Не вышедший на работу штат - из 300 человек личного состава вышли на работу 5 человек. В этих условиях мне была поставлена задача: через сутки начинать принимать Ил-76, потому что это был единственный выход для спасения людей. На Ил-76 должны были со всей страны привозить краны для поднятия плит и извлечения из-под них людей. Концентрация сил, четкое руководство, в том числе из МГА, четкое взаимодействие дали возможность через сутки принимать по 100 самолетов Ил-76. Объединилась вся страна, у администрации гражданской авиации в то время были права. Тогда не было МЧС, которое сейчас продуктивно этим занимается.

Не дай Бог, если такое произойдет сейчас, адекватные действия со стороны сегодняшней системы управления гражданской авиацией России невозможны по определению.