

В ДРУГИХ СТРАНАХ ПРОСТО БЫ ВСЕ ЗАМЕРЛО



**ГОРЛОВ ВИКТОР
ВАСИЛЬЕВИЧ**

**Советник руководителя
Государственной
службы ГА (Москва)**

— В гражданской авиации 41 год. Закончил Куйбышевский авиационный институт, сейчас Самарский аэрокосмический университет им. С.П.Королева. По окончании института был направлен на работу в Уфимское авиапредприятие, где проработал около 17 лет на должностях: инженера смены, начальника цеха, главного инженера авиационно-технической базы и начальника АТБ.

Затем был переведен в Куйбышев. 5 лет работал главным инженером Приволжского управления ГА или заместителем начальника управления по технической эксплуатации и ремонту авиатехники. Затем был переведен в Москву, в Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации. Отработал 3 года в должности заместителя начальника ГОСНИИ ГА по проблемам технической эксплуатации и ремонта авиационной техники, по исследованию в области технической эксплуатации и ремонта авиационной техники.

В 1986 г. был переведен на должность заместителя Министра ГА по науке и авиатехнике и с тех пор, по декабрь 2001 года, работал на госслужбе - заместителем Министра ГА, затем (после упразднения МГА) - зам. директора ДВТ, затем при всех этапах реорганизации - зам. директора ФАС, зам. директора ФСВТ по тем же самым направлениям - технической эксплуатации и ремонта авиационной техники. При переименовании ДВТ в ГСГА - руководителем департамента поддержания летной годности и техническому развитию ГА. Во все периоды, начиная с МГА, на меня было возложено крыло, связанное с технической эксплуатацией и ремонтом авиационной техники, далее - связи с промышленностью, заказы и поставки серийной и наземной авиатехники, материально-техническое снабжение, вопросы отраслевых научных разработок. Курировал эти направления. В общем, повезло: нас этому учили в институте, так как я заканчивал эксплуатационный факультет; повезло, что поле деятельности было обширным, довольно и весьма ответственным, и в то же время очень интересным.

— На Ваших глазах происходили разные ситуации, этапы развития ГА. Вы можете обозначить этапы в истории ГА?

— Этапы: я вышел на уровень руководства отрасли, когда гражданская авиация была в расцвете. Подавляющий удельный вес всех работ выполняла реактивная техника, серьезное развитие получили аэропорты, авиаремонтные заводы, центры по управлению воздушным движением, надвигался вопрос перехода на авиатехнику нового поколения.

— На какой период приходится пик расцвета ГА?

— Я бы относил его на конец 70-х - середину 80-х годов. Мы, наше поколение, должны были обеспечить: первое - очень большой объем работ, выполняемый ГА, и второе - подготовить вторую, что ли, техническую революцию в ГА. Создать вместе с промышленностью самолеты нового поколения и перейти на эксплуатацию самолетов нового поколения. К середине 80-х годов мы работали на каком парке? Ил-62, Ил-86, Ту-154Б и Ту-154М, Ту-134, Як-40 и Як-42, Ан-24; среди грузовых - Ан-26, Ан-12, Ил-76; очень могучим был вертолетный парк, он основывался на вертолетах Ми-8, Ми-2, Ми-6, Ми-10, Ка-26, Ми-10К. Уже тогда требования международных стандартов и уровень развития авиационной техники диктовали, что пора переходить на самолеты нового поколения, на самолеты с более экономичными двигателями, с небольшим (уменьшенным) составом экипажа, на самолеты, на которых бортовые системы имеют значительно большую разрешающую спо-

собность по автоматизации полетов, по точности навигации самолето-вождения. Тогда уже очень серьезно говорили о себе международные стандарты по экологии, шуму, по эмиссии.

— Мы уже тогда отставали?

— Да, к этому времени мы уже отставали в союзном масштабе по техническому уровню, не по количеству, не по надежности самолетов, а именно по техническому уровню.

Мы отставали не в вопросах понимания проблем, мы их тоже понимали своевременно. Мы отставали по срокам реализации, так как в 70-х годах и к началу 80-х на Западе были разработаны неплохие образцы новых ВС, это самолеты: европейские А-300; Боинг-767, Боинг-757, которые вышли на авиалинии в 1982 году. Следом за ними плотным строем - А-310, А-320, за Боингом-767 пошли очень глубокие модернизации Боинга-747, Боинга-737; был заложен новый самолет - Боинг-777. От разработки до выхода на коммерческие авиалинии выдерживались очень сжатые сроки.

Мы тоже в конце 70-х - начале 80-х годов вели разработки, программы, были выданы технические задания. Например, в 1983 году был принят окончательно эскизный проект комплекса цифрового навигационного бортового оборудования для самолетов Ил-96 и Ту-204. Это пилотская кабина в дисплеях. Кабины на дисплеях позволяли эксплуатировать Ил-96 и Ту-204 и пилотировать их в составе 2-3 членов экипажа. Очень сильно была повышена автоматизация всех операций на борту, повышен уровень надежности систем. Мы и ОКБ уже работали над этой проблемой. Но удельный расход топлива для нас не был ограничивающим фактором, т.к. чего-чего, а топлива в стране было достаточно. Оно было достаточно дешевым, это в то время не жгло, эту проблему надо было понимать на будущее. В авиапромышленности тогда на первом месте стояла оборона. Потому проекты реализовывались замедленным темпом. Поэтому первые Ил-96, Ту-204 мы в 83-85 годах не выдали. Это было потом.

Экономика была поражена первыми ударами экономического кризиса. Затем начало 90-х - распад Союза, формирование рыночных условий. Все это происходит в условиях глубокого экономического кризиса. Конечно, в этих условиях, кроме России, вряд ли кто мог и думать, что можно наладить производство новой авиационной техники. **В других странах просто бы все замерло.** В наших условиях все-таки смогли создать образцы новой авиатехники: Ил-96, Ту-204, Ил-114. Эти самолеты появились во второй половине 80-х годов. В эксплуатацию они подошли в конце 90-х. Условия были исключительно сложные. Мы эксплуатируем Ил-96 же около 10 лет. В строю их всего 11 единиц. Вот в чем дело. Мы попали в такие условия, когда наши авиакомпании не в состоянии купить самолеты нового поколения - дорогие самолеты, они дешевыми быть не могут потому, что представляют сложные технические системы, которые изготовлены из дорогих материалов, по дорогой технологии.

— Не может случиться так, что они устарели, ведь уже 10 лет прошло?

— Нет. Самолет на 10 лет не строится. Хотя становится вопрос, что бы самолет амортизировал себя за 10 лет, восстанавливал затраченную на покупку стоимость. Вообще для самолета нормально 20-25 лет. Самолет нормально служит, и все его прочностные характеристики, и состояние бортовых систем это позволяют.

— То есть у самолета жизнь, как у балерины?

— Самолет, наверно, попрочнее балерины. Конечно, мы вышли в трудный этап нашего развития. В то же время Запад ведь не останавливался в развитии, у них появлялись новые типы ВС, с лучшими характеристиками. Поскольку в целом в промышленности западных стран состояние стабильное, то на международном уровне выдвинулись новые стандарты, требованиям которых наши самолеты не удовлетворяли (в первую очередь по шуму и по эмиссии). Проблемы эти мы видели, но для глобального их решения нужны новые типы ВС. Они были, но наладить их массовое производство у страны просто не было возможности. Нужны были большие оборотные средства. Для этого нуж-

на была доступная система банковского кредитования с объемными и глубокими (длительными) по срокам системами кредитования, так как цикл создания современного самолета длится около двух лет с момента, когда решили построить самолет до выхода его на первый испытательный полет.

Первые годы наша банковская система работала на очень высоких процентных ставках с очень короткими сроками возврата кредитов - до 2-х лет. Только сейчас мы сталкиваемся с более длительным кредитованием. За срок чуть более 10 лет ГА по вопросам развития авиатехники оказалась в очень сложных условиях. Тем не менее мы считаем что в этот период усилиями руководителей разных поколений и уровней трудности в первую очередь коснулись руководителей авиапредприятий, авиаремонтных заводов: они испытали и вынесли основную нагрузку - удалось не загубить развитие ГА.

Новая отечественная авиатехника у нас работает. Конечно, некоторые авиакомпании («Аэрофлот», «Трансаэро») были вынуждены привлекать в эксплуатацию западную авиатехнику.

— Почему авиакомпании не покупают российские самолеты, тот же Ту-204?

— Нет денег.

— А вот скандальная ситуация с «Аэрофлотом». Они закупили 10 "Боингов"?

— Во-первых, «Аэрофлот» еще полностью не закупил ни одного "Боинга". «Аэрофлот» взял их в лизинг. Чтобы купить "Боинг", например (у них эксплуатировалось два "Боинга", это трехсотместная машина, ходит на дальние расстояния, современный самолет), надо более 100 млн долларов. Где бы взял «Аэрофлот» такие деньги? Он взял ВС в лизинг, ежемесячно зарабатывает и отдает лизинговые платежи.

Условия, предлагаемые западными лизинговыми компаниями, в принципе приемлемые. Они обременительны в смысле таможенных пошлин. Там процентные ставки значительно ниже, чем дают наши внутренние банки. Период лизинга и кредита - 10-12 лет, а не 2-3 года - вот что привлекает. Если бы такие условия были у нас - период 10 лет, ставка 6-7%, наши авиакомпании взяли бы наши ВС с удовольствием.

Наш самолет намного дешевле. Взять Боинг-757 и наш Ту-214 (они как аналоги).

Тот стоит около 50 млн долл., а наш можно за 20 млн долл. взять. Но деньги надо иметь сейчас, где взять? И где заработать?

— Какой самолет есть сейчас в России, который является нашей гордостью?

— Так, наверное, говорить нельзя. Все самолеты - самолеты своего времени, и большинство из них - уникальные явления в мировом авиационном строительстве и всеми можно гордиться.

Ил-18 был лучшим самолетом в мире!

Ту-104 - это основной пассажирский самолет. Превосходил западные образцы, хоть они и раньше нас взлетели.

— Какой самолет сегодня лучший?

— Каждый самолет хорош в своем классе и имеет свои ниши. Например, более 25 тыс. часов отлетал Ил-62. Отличный, надежный, безопасный, но по шумам не удовлетворяет, имеет большой состав экипажа, уже устарело бортовое оборудование (по фактору времени).

Ту-134 - самолет сейчас весьма востребован внутри страны, выпущено их большое количество (около 300 самолетов) - 67-местный самолет, но не соответствует по шумам, а самолет хороший.

Разве нельзя назвать хорошим самолетом Ту-154? Сначала был Ту-154Б, сейчас Ту-154М (с более экономичными двигателями). Они выполняют и сейчас более 50% всего объема работ в ГА.

Хороший самолет Ил-86 - наш первый аэробус. Ему исполнилось 20 лет со дня начала эксплуатации. К сожалению, у нас постоянные проблемы с гражданским двигателестроением. Здесь мы отстаем от требований международных стандартов. Когда он начал выпускаться, то уже тогда не соответствовал по шумам и перспективным стандартам. Вообще это изумительный по надежности самолет, а по вопросу комфорта в полете, объему пассажирской кабины - это один из лучших самолетов в мире, он даже превосходит Боинг-747.

Ту-204. Конечно, так сложилось, что невозможно перепрыгнуть этапы, такая система. Первое время - это отладка, трудный период эксплуатации, потом показатели надежности и регулярности повышаются

и улучшаются. И самолеты становятся отличными. Так было с самолетами Ан-24, Ту-134. Первоначально они были недостаточно надежны. Сейчас же эти ВС с очень высокой надежностью. Так и с Ту-204. У него только начинается жизнь. Ему бы больше поработать, больше опыта и массовости в эксплуатации, тогда, я думаю, через несколько лет это был бы просто замечательный самолет.

— Вы о чем-то сожалеете в профессии?

— Сожалею о том, что, по-моему, произошла слишком резкая капитализация нашего общества. Есть отрасли народного хозяйства, сегменты нашей экономики, которые должны бы еще некоторое время находиться под жестким контролем и регулированием государства.

Государство должно было в этой революции суметь оставить себе капитал, чтобы форсировать развитие некоторых отраслей. Поясню мысль. Была бы возможность выделить большие средства на производство и доводку Ту-204, мы, наверное, смогли бы тогда пробиться на рынок и более активно продавать эти самолеты. Ведь наша авиапромышленность может строить самолеты, она их продавала когда-то, и много. Сегодня изменились условия и нужна поддержка, помощь.

Второй момент. Ведь у нас много северных районов, Сибирь, Дальний Восток. У нас в Заполярье и в отдаленных районах проживало в свое время более 10 млн чел. Это пространства, куда не попадешь никаким видом транспорта, там должны быть государственные дотации, регулирование транспорта, он должен быть доступен. Сожалею, что сложилась ситуация, когда рабочему человеку, тем более пенсионеру, воздушный транспорт стал недоступным, а при нашей географии без него не обойтись. Вот об этом я жалею.

— А почему бы двигатели не поменять?

— Так уже и пытаются делать! С самолетами Роллс-Ройс, с английскими самолетами и с двигателями Роллс-Ройс. Пробуют и у нас поставить зарубежные двигатели, и самолет продать.

— Почему ОКБ друг другу не помогают в гражданской авиации?

— Все. Тут вот в чем дело! Разработка и изготовление двигателя - это архисложное дело. Не зря в мире авиадвигатели изготавливают, дал бог, только 10 стран. У остальных это не получается, и они за это не берутся. Это очень серьезное проектирование, сложные испытательные процессы, применение сверхдорогих и сложных материалов, сплавов, тончайшие и уникальные технологии. Что получилось у англичан, может не получиться у нас. Бывало и наоборот. Некоторые процессы и определенные узлы представляют собой серьезное ноу-хау и закрыты для определенных стран. Мы обмениваемся опытом, технологиями, но это дается не даром. Они стараются, вкладывая в нас, получить не меньше для себя, это ведь рынок, конкуренция, и интересы соответствующие. Это все масштабно, трудоемко и очень сложно.

Возьмем вертолетостроение. Вертолет Ми-8 - лучший в мире. Вертолет Ми-26 - такого вертолета вообще нет в мире. Вертолет Ка-32 - с изумительными характеристиками. Вот что может делать наша авиапромышленность, но на все нужны инвестиции! Надо сначала вложить, подождать, а потом получать отдачу. А у нас нечего вложить и время мы не хотим тратить.

Но это проблемы авиапромышленности, с которыми мы плотно работаем. Конечно, нас заботят проблемы ГА, оснащенности ее авиатехникой, которая нужна сегодня. Это магистральная авиатехника, современные самолеты и вертолеты, для местных воздушных линий - экономичные самолеты. Кстати, местные воздушные линии прибыльными еще не были, всегда на дотациях работали, были убыточны, и над этим должно думать государство и вместе с ним субъекты Федерации.

Потом, кроме самолетов, есть земля. Без развития аэропортов - никуда, как и без баз технического обслуживания и без управления воздушным движением.