

МНЕ БЫ ХОТЕЛОСЬ, ЧТОБЫ В РОССИЙСКОМ НЕБЕ БЫЛО ТЕСНО ОТ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ



**БАБАСКОВ ВАСИЛИЙ
ВИКТОРОВИЧ**

**Генеральный директор
ГУАП «Кавминводьявиа»
(г. Минеральные Воды)**

- В авиации с 1966 года. Начиная с Краснокутского летного училища и по настоящее время. После окончания летного училища был направлен пилотом в город Грозный, где работал на самолете АН-2 вторым пилотом, затем командиром корабля. В

1975 году был переведен в Минераловодское авиапредприятие с переучиванием на пассажирский самолет Ту-124. По настоящее время работаю там. Прошел по всем служебным ступеням: второй пилот, командир корабля: Ту-124, Ту-134, командир авиаэскадрильи самолетов Ту-134. Затем был заместителем командира по организации летной работы, в мои обязанности входило летать на всем, что летает в Минеральных Водах, что я и делал.

Освоил самолеты Ту-154 и Ту-204 - это самый последний самолет российской авиационной промышленности, на котором сегодня и летаю. Да, я летаю и сегодня, так сказать, "летающий директор".

Каждый самолет, на котором мне приходилось летать и осваивать, люблю по-своему. Очень нравился мне самолет Ту-124. Больше было места для творчества командиру корабля. Это было связано с тем, что было меньше средств объективного контроля, шире был диапазон для творческой деятельности экипажа. Сегодня, скажем, на современных самолетах есть жестко оговоренные границы допусков на существующих типах, которые контролируются средствами объективного контроля, и за эти рамки не выйдешь. Там этого не было, и руководство по эксплуатации предоставляло больше возможностей для творчества экипажу в полете. Если говорить о самолетах, то Ту-204 - это гордость нашего авиапредприятия. На сегодняшний день в нашем авиапарке их два. В будущем надеемся создать базу таких самолетов.

Сегодня самолеты для российских авиакомпаний очень дороги. Для их приобретения мы взяли кредит в банке. Сейчас рассматриваем возможность приобретения еще четырех таких самолетов через лизинговую компанию. Этот путь обновления авиапарка экономически целесообразен.

У Ту-204 вдвое сокращен расход топлива по сравнению с Ту-154. Скажем, если Ту-154 сжигает за час 6 тонн, то этот - 3 тонны. А возможностей у этого самолета гораздо больше и по дальности, и по вместимости: у Ту-154 - 164 кресла, у этого -

214 кресел. Нормальная дальность: у Ту-154 порядка 3 тыс. км, а у этого - 5,5 тыс. км. Сегодня мы выполняем полеты на Ту-204 из Шереметьево в связи с тем, что с 1-го апреля 2002 года введено ограничение Евросоюза по шумовым характеристикам. И наши самолеты успешно конкурируют с западными аналогами.

И мы, эксплуатируя в течение 4 лет эти самолеты, доказали, что они не уступают зарубежным аналогам. Это действительно так. По всем показателям. Они надежны. Они экономичны. У них есть будущее. Они соответствуют стандартам, которые сегодня предъявляются в Европе.

Я считаю, что стратегия развития предприятия выбрана правильно, сделав ставку на современные отечественные самолеты типа Ту-204.

- Вы привыкли к жестким авиационным правилам?

- Привыкнуть к правилам невозможно. Требования надо знать и исполнять. Это должно быть нормой для гражданского летчика, который занимается перевозкой пассажиров.

Что касается военных летчиков и разговоров о том, что у них больше возможностей для творчества - не знаю, насколько это действительно так. Я не летал на военных самолетах. Если там, скажем, пилот рискует - это его право. Он рискует собой и машиной. Я не имею права рисковать. Собой - да, а машиной и пассажирами, которые мне доверили свои судьбы, - не имею права. Я считаю, что вот эти ограничения, о которых мы говорим - руководства полетной эксплуатации, должны быть нормой для каждого летчика и не восприниматься как обуза. Наше предприятие, с момента своего существования, осваивало самые современные самолеты. Начиная с Ту-124, Ту-154, Ту-204. Скажу коротко: у нас работают дисциплинированные профессионалы. Считаю, что этим сказано все. Если не дисциплинированный профессионал, то это беда. Если дисциплинированный, но не профессионал - не научили человека, не вложили в него все. Этого тоже нельзя допускать к штурвалу. Поэтому двумя словами - **у нас работают дисциплинированные профессионалы. И мы этим гордимся.**

Безусловно, мы живем в сложное и интересное время. Сложнее всего приходится руководителям отрасли, затем руководителям авиапредприятий на местах.

Руководителю предприятия трудно сегодня отстаивать интересы гражданской авиации, потому что не всегда удается найти взаимопонимание на местном уровне. Сложно руководителям, директорам авиакомпаний, которые работают непосредственно в коллективах, сохранить работоспособность предприятия.

На этих двух уровнях - "руководители отрасли" и "руководители на местах" - и решаются судьбы гражданской авиации.

И если на первом уровне удастся принять какое-то решение, а на втором решение этого вопроса "завалят", то все это становится не востребованным. Обязательно **нужна синхронность в работе руководителей отрасли и руководства предприятий на местах.**

Главная сегодняшняя задача авиапредприятий - обеспечить нормальную, безаварийную работу отечественных самолетов. В последнее время в гражданской авиации нас захлестнула волна прозападных настроений. Говорят, что отечественная авиационная промышленность умирает и надо переходить на западную технику. Она не умирает, она просто не справляется, очень трудно работать в нынешних условиях. Получается замкнутый круг. Авиакомпании не могут приобрести самолет и дать деньги производителям, которые, в свою очередь, не могут полноценно производить самолеты из-за отсутствия финансирования.

Сегодня принята Государственная программа развития транспортной системы, в том числе и гражданской авиации. Государство стало выделять средства. Отрадно, что за последние два года на гражданскую авиацию обратили внимание Правительство и Президент России. Не так давно вопросы финансирования и поддержки гражданской авиации вообще не обсуждались, как будто ее вообще не было. Только в последние два года развитию авиационной промышленности России и внедрению новых самолетов Ту-204, Ту-214, Ил-96 стали уделять пристальное внимание. Считаю, что сегодня мы можем реально говорить о том, что самолеты будут.

Мне бы действительно хотелось, чтобы в российском небе было тесно от российских самолетов.

- Вы с детства мечтали быть летчиком?

- Конечно, как любой мальчишка, который готовился для работы в авиации. Я не могу даже ответить, когда я решил стать летчиком. Мне кажется, что я с этой мыслью так и родился. Я сам себе задавал вопрос - когда ты это надумал? Правда, ответа так и не нашел.

Конечно, сначала я брал пример с окружающих старших. Хорошо учился, занимался спортом, не имел вредных привычек, потом, когда уже научился читать, стал читать только про авиацию.

У В.П.Чкалова есть прекрасное выражение - "если быть - то быть лучшим". Я стараюсь строить свою жизнь, жизнь нашего предприятия в соответствии с этим принципом. Быть лучшим руководителем, иметь лучшее авиапредприятие. Нормальное, здоровое тщеславие должно быть у каждого нормального человека. Без этого сегодня трудно прожить.

В Советском Союзе была замечательная школа подготовки авиаработников и прежде всего летного состава. Была создана отличная система подготовки авиационного персонала. Я рад, что на первом этапе освоения реактивной техники, т.е. в 1975 году, мне посчастливилось учиться у летчиков, которые прошли вой-

ну. Тогда в Минеральных Водах было очень много летного состава, который прошел войну. Были летчики-истребители, летчики-штурмовики, которые летали вместе и вместе воевали, и они учили летать меня на этой технике. И знаете что?

Научить летать мог каждый, и сегодня мы это делаем. Но там преломление было несколько другое. Я бы сказал, в вопросах профессиональной подготовки. Эти люди умело сочетали и формирование личности патриота. Наряду с летными навыками учили они больше порядочности.

Они очень мало говорили. Не устраивали больших разборов полетов, были очень скромными, были отличными профессионалами, но очень требовательными. Это касается дисциплины и там, и на земле. Я за ними ходил молча, когда, скажем, приглашали на неофициальные мероприятия на природе. Я получал от них столько информации, сколько ни в одной академии не получишь. То, что я услышал от них, и это действительно так, для меня было уроками жизни. Эти уроки я и сегодня помню, как и всех тех, кто меня учил и с кем я начинал полеты на самолетах. Сегодня мы стараемся передавать эти уроки всем тем мальчишкам, которые к нам приходят.

- Что для Вас самое страшное? Чего Вы больше всего боитесь?

- Самое страшное на сегодня, это когда рушатся надежды на будущее у руководителя предприятия. Планы, которые есть у нашего предприятия - по проведению реконструкции аэровокзального комплекса, обновлению летного парка - вселяют в коллектив оптимизм и веру в будущее. У нас это есть, поэтому меня это не пугает.

Я бы сказал, что это не просто слова. С покупкой первого самолета Вы посмотрели бы на наших людей: у них глаза по-другому заблестели! До этого у нас была хорошая авиатехника - Ту-154, другие современные самолеты. Много у нас их было, но как-то чувствовалось в коллективе, что интерес уже пропадает, нет азарта.

Когда мы купили первый Ту-204 и перегнали его в Минеральные Воды, у всех глаза засветились, все буквально кинулись на новую технику, сразу ее изучили.

Сегодня это позволяет ее нормально эксплуатировать. Появилась перспектива у летного состава, у молодых, нет застоя. Сегодня далеко не во всех авиакомпаниях вторые пилоты имеют шанс завтра стать командирами корабля. У нас ежегодно как минимум 10 человек из числа вторых летчиков становятся командирами ВС.

Это хорошая перспектива для молодых. Они верят в то, что у них есть завтра.
