

ВРЕМЯ БЫЛО ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ОЧЕНЬ ТРУДНОЕ



**ЛАРИН АЛЕКСАНДР
АЛЕКСАНДРОВИЧ**

**Генеральный директор
авиакомпания
«Авиаль» (Москва)**

- Сегодня я - заслуженный пилот гражданской авиации. Если говорить об управленческой стороне дела и подводить итог 80-летней деятельности гражданской авиации, я один из тех руководителей, кто возглавлял граждан-

скую авиацию России в период после распада Советского Союза.

- Вам видны две стороны: с одной стороны - деятельность пилота, с другой - деятельность представителя управленческого звена...

- Период после августа 1991-го года характеризовался тем, что управление гражданской авиацией как таковое было потеряно. Министрство гражданской авиации СССР постепенно прекратило свое существование.

Лично мне было поручено воссоздать заново органы управления гражданской авиации России. Период был довольно сложный. Во-первых, ставились задачи, связанные с приватизацией. Во-вторых, надо было учитывать появившиеся тогда рыночные отношения, которые носили несколько иной характер, чем при Советском Союзе, когда существовала командно-административная система. Естественно, этот период характеризовался созданием большого количества самостоятельных юридических лиц, самостоятельных авиакомпаний. Если мы в период Советского Союза имели только "Аэрофлот" - авиакомпанию, которая представляла нас на международном рынке как единственное юридическое лицо, то начиная с 1991-1992 годов и далее количество юридических лиц (я говорю об авиакомпаниях) быстро росло. Число компаний, которые стали самостоятельными, которые выполняли работы не только на внутреннем, но и на международном рынке, достигло порядка 400. Так что этот период характеризовался бурной деятельностью.

Что касается создания новой техники в авиационной промышленности, период был характерен тем, что длительное время, еще начиная с 80-х годов, в годы Советского Союза, развитию этого направления уделялось недостаточное внимание.

Это было очевидно. Многие конструкторские бюро четко понимали, что стоять на месте нельзя. Говорили об этом и многие руководители гражданской авиации. В принципе стояла задача - создать **новые воздушные суда**, которые были бы на уровне тех, что использовались или создавались на Западе: **Ту-204, Ил-96** и т.д.

Эта техника, к сожалению, и на сегодняшний день не в состоянии полноценно заявить о себе.

То есть быть сопоставимой с Боингами-757, -767 и т.д. К сожалению, мы говорим об очень небольшом количестве воздушных судов, которые появились и которые были сертифицированы в России. Ситуация сложилась таким образом, что для решения тех задач, о которых я сказал, по самолетам Ту-204, Ил-96, **нужно было принимать нестандартные, неформальные решения.** В частности, по самолету Ил-96 конструкторского бюро Ильюшина, которое возглавлял Генрих Васильевич Новожилов.

Тогда пришлось взять на себя определенную ответственность и искать нестандартные подходы, пришлось делать это самому, как летчику, несмотря на то, что я находился на должности управленца. Необходимо было "продвинуть" эту машину для того, чтобы она полноправно заявила о себе, как самолет, готовый для эксплуатации, не только на внутреннем, но и на международном рынке.

- В какой должности Вы тогда были?

- Я уже был первым заместителем Министра транспорта РФ. Потом мне было поручено создать Федеральный орган - Департамент воздушного транспорта Минтранса России. Это был 1991 - начало 1992 гг. Тогда мы вместе с Министерством авиационной промышленности, которую представляли КБ Ильюшина, Туполева, Антонова, пытались "продвинуть" на международный рынок и на внутренний рынок России Ил-96, Ту-204.

Например, на Ил-96 мне пришлось выполнить один из первых полетов буквально после испытаний.

Первые машины появились в Домодедово и Шереметьево. Одну из этих машин мне пришлось поднять и выполнить полет по трассе Дальний Восток - Хабаровск, потом Магадан, потом обратно (через Иркутск). Была целая эпопея с нестандартным введением в строй этого корабля, который действительно заслуживал внимания, потому что в тот момент был, да и сегодня остается, достаточно конкурентоспособной и нужной машиной для гражданской авиации России.

Нельзя забывать, что время действительно было трудное. Международный рынок был как бы поделен. Если говорить о позиции Соединенных Штатов, о позиции Европы, о позиции Советского Союза, то это были устоявшиеся рынки, которые контролировали конкретные авиационные корпорации.

В тот период каждая союзная республика стала самостоятельным государством. Конструкторские бюро, которые находились не только в России, были связаны единой цепью, это был единый механизм, единый организм даже. К примеру, конструкторское бюро Антонова находилось в Киеве, а продукция его выпускалась в Ульяновске. Я говорю об Ан-124. Это тяжелый корабль, который зарекомендовал себя очень хорошо. Те, кто

создавал двигатель для этой машины, находились в Запорожье, сборка была здесь. Естественно, возникали определенные трудности при сборке: комплектующие, авионика, приборное оборудование тоже были не в Ульяновске. На таком примере или примере ильюшинских самолетов (таких, как Ил-76), которые создавались в Узбекистане, в Ташкенте, можно показать, что **в тот момент управляемость самолетостроением в какой-то мере, была потеряна.**

Ситуация просто вышла из-под контроля. Этому способствовали в определенной мере наши оппоненты - в первую очередь такие фирмы, как «Боинг», «Эрбас». Естественно, они были заинтересованы, чтобы захватить те рынки сбыта, которые в свое время использовал Советский Союз для эксплуатации и продажи своей авиационной техники. Поэтому, естественно, в тот период было достаточно трудно.

Тем более, что **требования ИКАО сознательно использовались ими против появления на зарубежном авиарынке наших воздушных судов**, которые действительно были сопоставимы с судами типа Боинг-757 (говоря о Ту-204) и А-340 (говоря об Ил-96). Естественно, в тот момент мы имели объективные трудности, связанные с двигателем и сертификацией. Это тоже была трудная задача, требующая нестандартных решений. В частности, этот первый полет на Дальний Восток, который был выполнен вне технического рейса. Он показал, что самолет Ил-96 действительно имеет все основания, чтобы обеспечивать регулярные перевозки на международных воздушных линиях Аэрофлота и тех авиакомпаний, которые обеспечивали перевозки на Дальний Восток из Домодедово.

Если говорить о внедрении новой авиационной техники в российскую авиационную индустрию и гражданскую авиацию, то период был очень сложный. Особенно - вопрос нахождения общего языка с теми международными организациями, которые могли подтвердить правомочность и соответствие тех испытаний, документов, сертификатов, которые были в свое время в Советском Союзе.

Все тогда хорошо понимали, что решать задачи можно было только комплексно и не на уровне первого лица в гражданской авиации, а на уровне первых лиц в государстве.

К сожалению, в тот момент мы больше обращали внимание на "быстрые деньги", на быстрые возможности. Продажа полезных ископаемых, сырья и т.д. Это действительно давало быстрый результат. Что касается высоких технологий, какой является авиационная индустрия, то для нее это, безусловно, было сложное время. К сожалению, были потеряны те возможности, которые ранее во многом обеспечивали занятость рабочих мест.

Были утрачены позиции, достигнутые нашими отцами и дедами.

История гражданской авиации - это мировая история, и те 80 лет, о которых сегодня говорят, страна по праву занимала выдающееся

место в истории не только гражданской, но и военной авиации.

Как летчик могу сказать, что мне удалось полетать на многих типах самолетов, и не только отечественного, но западного производства. В области аэродинамики наши не уступали таким кораблям, как Боинг-747, Фалкон-900, Бридчер СПС-125, 800-я серия или 1000-я, несмотря на их "продвинутость" в области приборостроения, оборудования, аэродинамики. Может быть, надежность в чем-то, действительно, была хуже, говоря о приборостроении. Может быть, наглядность, говоря о тех дисплеях, которые у нас стояли на борту и требовали доработок. Но тем не менее аэродинамика, аэродинамические характеристики, экономические характеристики у нас были ничуть не хуже, чем у тех воздушных судов, которые и в тот период и сейчас разрабатываются и выпускаются на Западе.

Я говорю о самолетах Ту-204, Ил-96, Ан-124. Это та техника, которая по праву может и могла бы занимать, при достаточном внимании, законное место в мировой авиационной индустрии. Конечно, жаль, что достойного развития эта техника не получила, хотя по праву могла бы в большем количестве эксплуатироваться на мировых рынках.

Верю, что Россия, несмотря на те трудности, которые сейчас есть, как была, так и будет выдающейся мировой авиационной державой в области авиационной индустрии, самолетостроения и эксплуатации.

Нужна серьезная команда, нужны люди. Я не боюсь повторить известный тезис: "Кадры решают все!".

У нас в России были и еще остаются кадры, которые просто на сегодняшний день не востребованы.

Нужно просто создать команду управленцев из тех, у кого есть необходимый потенциал. Ведь учеба в Советском Союзе была на высоком уровне. Уверен, что специалисты из бюро Туполева и Ильюшина по праву могли занимать и заняли выдающееся место в авиационной индустрии, в области самолетостроения.

Я абсолютно уверен, что и сейчас у нас таких людей немало, их надо собрать и создать команду. Учитывая ту настойчивость, с которой действуют сегодняшние руководители России, я думаю, все это еще под силу! Воссоздать сегодня то, что во многом потеряно, сложно, но еще можно. Безусловно, трудности большие. Но это дело команды профессионалов, которая понимала бы все "от а до я". Тогда решить эту задачу вполне возможно.

Авиацию я бы даже сравнил со спортом, где говорят, что должен быть своего рода играющий тренер. Это хорошее понятие. Если понимать, что нужно, но не знать как - добиться результатов сложно.

В свое время Жуковский сказал: "Самолет - великое творение разума и рук человеческих, и он не подвластен никаким авторитетам, кроме лиц, уважающих летные законы". Очень правильная фраза и добавить сюда нечего!