

# НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ СМОТРЮ ВЕСЬМА ОПТИМИСТИЧНО



**ИВАНОВ ВАДИМ  
НИКОЛАЕВИЧ**

**Директор ГПИиНИИ ГА  
«Аэропроект» (Москва)**

**- Этапы гражданской авиации?**

- Я бы разделил 80-летнюю историю отечественной гражданской авиации на три этапа.

**Первый** - со дня зарождения гражданской авиации и до 1990-го года. Этап планомерного развития

всей отрасли, когда ежегодный рост объемов перевозок был примерно 5-7%. Тогда регулярно пополнялся и обновлялся парк воздушных судов, развивалась наземная база, строились взлетно-посадочные полосы, была сформирована аэродромная сеть страны. **Все шло по плану.** Были "пятилетки взлетных полос", "пятилетки аэровокзальных комплексов", "авиационно-технических баз". В 1990 году в России было перевезено 94 млн пассажиров.

**Второй** - с 1991 до 2000 года. Это развал гражданской авиации, по известным причинам, так как все взаимосвязано. Объемы перевозок уменьшились в 3-4 раза, самый минимальный объем был в 2000 году - порядка 21 млн пассажиров.

**Третий** - с 2001 года и в будущее ... Считаю, что спад в гражданской авиации преодолен. У нас в 2001 году увеличились объемы пассажирских перевозок до 25 млн пассажиров. У нас стала обновляться материально-техническая база во многих аэропортах, в первую очередь федерального значения (их 63). Мы удлинили полосу в Магнитогорске, Чите, Братске, Усть-Илимске. Усилена полоса в Волгограде, ведутся работы в Астрахани и Архангельске, сделана полоса на Соловках. Перечень этот можно продолжать. Правда, начало было положено во второй половине 90-х годов, но особенная активность наблюдается после 2000 года. Реконструировать взлетные полосы надо почти все, поизносились они за эти годы! Строить новые полосы особой необходимости пока нет. Но тоже есть сдвиги, например, в Челябинске ввели вторую полосу. Расширяются и реконструируются аэровокзалы, в том же Усть-Илимске, Чите. Построили новый аэровокзал в Ханты-Мансийске. То есть положительная динамика обозначилась, и я с оптимизмом смотрю на современный период.

Можно вспомнить, что формирование аэродромной сети тогда всего Советского Союза и в том числе России в основном происходило в 70-е годы, начиная с конца 60-х. Строились новые взлетно-посадочные полосы, аэровокзалы и целые комплексы. Тогда начали выносить на новые места аэропорты в Сыктывкаре, Красноярске, Омске (который, к стыду нашему, до сих пор не закончен).

**На сегодняшний день смотрю весьма оптимистично** еще и потому, что налицо позитивные сдвиги во всем. Реконструируются аэровокзалы, взлетно-посадочные полосы, появился новый самолет Ту-204, скоро должен выйти Ту-334. В целом тенденция по сохранению и развитию гражданской авиации положительная, и это вселяет уверенность.

**- Какие самолеты предпочитаете?**

- Ненадежных самолетов не бывает. Я очень люблю Ил-86, один из надежных и удобных. Я всю жизнь проработал в гражданской авиации и часто летаю. На наших родных самолетах люблю летать, например, на Ту-154. Ждем с нетерпением Ту-114, для местных воздуш-

ных линий, 60-местный, на смену АН-24. Думаю, и авиационная промышленность постепенно встает на ноги.

**- Что пожелать гражданской авиации?**

- Во-первых, пожелать хочу гражданской авиации, руководителям авиапредприятий-членам МАРАП (это практически вся гражданская авиация), всем нам: не снижать роста объемов пассажирских и грузовых перевозок в целом по стране. У нас еще многие аэропорты, к сожалению, не вышли на "горизонтальный участок". Пожелать, чтобы все аэропорты, особенно федерального значения, увеличили объемы отправок, и чтобы это увеличение стало стабильным в последующие годы.

И еще что важно - сохранить аэропорты местных воздушных линий, которые находятся в тяжелейшем положении, многие из них закрыты. В регионах и на такой территории, как Крайний Север и Сибирь, где другого вида транспорта просто нет, гражданская авиация имеет огромное социальное значение. Аэропорты там пока находятся в плохом состоянии.

Проблемами аэропортов местных воздушных линий недавно занималось выездное правление ассоциации "Аэропорт". Мы вылетали в Усть-Кут и приглашали генеральных директоров аэропортов местных воздушных линий. Создана рабочая группа, прорабатывающая программу по выводу из тяжелого положения тех аэропортов, без которых жить нельзя, без которых население не может перебраться.

**- Критические производственные ситуации?**

- Часто бывает так, что приходится проектировать в чрезвычайно короткие сроки. Сейчас мы разрабатываем проектно-сметную документацию реконструкции аэровокзала во Внуково, документацию на строительство нового международного терминала во Внуково, который будет пристроен к торцу существующего здания. Сроки совершенно сжатые. Работаем вечерами, по субботам и воскресеньям. Знаю, что мой коллега - директор "Ленаэропроекта" Луговкин Б.А. со своим коллективом в тяжелейшем положении, потому что в сжатые сроки надо выдавать документацию по реконструкции аэропорта Пулково (300-летие города не отменишь). Поэтому тоже сидят ночами и в выходные дни. Это для нас не редкость, когда получается так, что документация нужна вчера. Коллектив привык к напряженному труду. Это не система, но таких случаев много.

**- Продолжительность производственного цикла: от начала проектирования до окончания строительства?**

- Это в зависимости от того, что мы проектируем. Скажем, проектировать можно 3-5 месяцев, а строить 2-3 года, при удачном раскладе. Например, какое-то отдельное здание. Новые аэропорты мы сейчас не открываем. Аэропортов достаточно. Надо содержать их и привести в нормальное состояние, соответствующее и отечественным, и международным требованиям.

**- Экстремальные случаи?**

- Никогда не забуду, как летел в Амдерму на самолете Ил-14 - тогдашнем флагмане для Арктики и Крайнего Севера. Был сильный туман, и мы вместо полосы прошли правее и чуть не врезались в ангар. Потом пилот взял курс на Воркуту. Это я запомнил на всю жизнь. Ощущения были очень неприятные.

Другой случай был в 80-х годах. Летели мы из Киева в Москву и попали в смерч. Мы оказались в хвосте этого смерча, нас бросало и кидало. Приземлившись в Шереметьево-1, увидели, что там развернуло самолеты, выдавило окна в зданиях. Мы удачно приземлились, хотя бросало нас в воздухе со страшной силой.