

МЫ НАДЕЕМСЯ, ЧТО ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ВОЗРОДИТСЯ



**ЗАМОТИН ВАДИМ
ВАЛЕНТИНОВИЧ**

**Советник президента
АЭВТ (Москва)**

— После института прошёл школу от начальника аэровокзала Симферопольского аэропорта до руководителя гражданской авиации. Это начальный и конечный пункт моей деятельности в гражданской авиации. Сейчас работаю в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, советник президента. Пенсионер.

— Какой период Вашей деятельности в гражданской авиации представляется Вам наиболее интересным?

— Вы знаете, вся моя жизнь была очень интересной, потому что я занимался любимым делом. Видно, просто я в гражданскую авиацию попал по призванию. Были трудные моменты, когда работал в Симферополе. Тогда не было хорошей материальной базы, был устаревший аэропорт. Уже пошли современные многоместные самолёты - Ту-104, Ан-10, Ил-18-й. Обслуживать пассажиров в маленьком помещении было очень трудно, но интересно. Находили пути, возможности для того, чтобы и с достаточным качеством, и без особых неудобств для пассажиров всё-таки обеспечивать их прилёт и вылет из Симферополя.

— Какой год или какое событие наиболее ярко запечатлелись в Вашей памяти?

— Ну смотря опять таки по тому, какова эта память. Из наиболее впечатляющих - я бы назвал год 50-летия гражданской авиации. Я тогда в составе делегации Украинского управления гражданской авиации побывал в Москве, на торжествах в Большом Кремлёвском дворце. Я сидел в первых рядах зала и видел, вот как Вас, всё Политбюро в полном составе, правительство в полном составе: пришли поздравить авиаторов, когда состоялось вручение орденов. Ну это было незабываемо! Это было настолько торжественно, впечатляюще!.. И какая-то гордость за ту отрасль, в которой работаешь! Это вот наиболее впечатляющий был момент: я впервые тогда был на таком огромном торжественном мероприятии.

Если говорить о годе таком, тоже впечатляющем, но только с противоположным эффектом, это, пожалуй, год ликвидации Министерства гражданской авиации. Это 1992 год. Я был председателем комиссии по ликвидации. Это тяжелейшее воспоминание. Я бы так сказал, это тяжелейшее, с точки зрения морального состояния. Поскольку ты как бы участвуешь, непосредственно участвуешь, в упразднении штаба отрасли. Штаба, которому, собственно говоря, все мы отдали довольно много и который был для нас, для всех работников гражданской авиации, можно сказать, высшим органом. Мы считали, что невозможно его ни подвинуть в какую-то сторону, ни тем более ликвидировать. Вот это, наверное, и был тоже самый памятный год, но, как говорится, «с обратным результатом».

— А не возникает у Вас такое чувство, что все в гражданской авиации разрушено?

— Да нет, наверное. Жизнь всё-таки идёт вперёд, и когда-то наступает время, необходимое для реформ, реорганизаций и так далее. Это же не просто так: вот взяли и разрушили всё! Естественно, какие-то издержки были, и это сказало и на объёмах работ, и на

результатах работы отрасли. Но ведь и в целом экономика страны находилась в таком же состоянии и находится... И в отрыве от общего экономического состояния страны рассматривать отдельную отрасль было бы просто неправильно. Вот что касается сохранения основных традиций, основных постулатов - это безопасность полётов, качество обслуживания, подготовка кадров, - то здесь, конечно, основы всё-таки сохранены! Надо сказать, что, по нашему общему мнению, гражданская авиация всё-таки не испытала такого падения, такого краха в такой мере, как большинство отраслей экономики. Всё-таки она сохранилась!

— Можете вспомнить отстаивание интересов гражданской авиации?

— Ну таких случаев очень много было. Вот что осталось в памяти во всех подробностях. В 1983 году, в октябре, была сессия Ассамблеи Международной организации гражданской авиации - ИКАО. А в сентябре, как Вы помните, произошел трагический случай с южнокорейским Боингом, его сбили. Советский Союз был постоянным членом совета ИКАО, причём - по первой группе, как высокоразвитая авиационная держава, которая признана во всём мире. Это была как раз сессия Ассамблеи ИКАО, которая подводила итоги трёхлетней деятельности, и вновь избирались руководящие органы. Можете себе представить, мы - гордые за свою отрасль, свою гражданскую авиацию, свою Родину, находимся в этом зале. Там, на Ассамблее, были участники из 140 стран! Это 140 делегаций. Это 140 руководителей авиационных ведомств. И каждый считает своим долгом упрекнуть Советский Союз в том, что неправильно-де применена была сила, что жертвы не оправданны и так далее. И все настаивают на том, что не место Советскому Союзу в руководящих органах ИКАО. Мы, наша делегация, страшно переживали! Мы просто понимали, знали, что это не заслуженно, потому что это было спровоцировано. Мы докладывали наше видение этой проблемы, работали с делегациями, разъясняли ситуацию. Пришло время голосования по трём группам. Первая группа - это ведущие авиационные державы, вторая группа - страны с меньшим уровнем развития авиации и третья - это региональные представители. Так вот, когда прошло голосование, то оказалось, что мы прошли в состав совета с первого захода. Причём с результатом гораздо лучшим, чем в прошлый раз (на один голос было больше за нас отдано).

Хочу сказать, всё-таки в мире, очевидно, нас действительно признавали и понимали, что мы являемся крупнейшей страной с развитой авиацией. Конечно, это было для нас просто-таки большим праздником!

— Вы верите в то, что российская гражданская авиация возродится?

— Да, безусловно. Россия и сейчас, как правопреемник Советского Союза, - и член Международной организации ИКАО, и в составе совета, и, естественно, признаётся как держава с солидным потенциалом для развития гражданской авиации. Мы все надеемся! Недавно прошла совместная коллегия Минтранспорта России и Росавиакосмоса, где рассматривался вопрос о возрождении и авиационной промышленности, и гражданской авиации в целом. Думаем, что это не за горами. К этому идём.

— Значит, настроение хорошее?

— Безусловно.