

ЛЕТЧИКИ, КОТОРЫЕ ЛЕТАЮТ БЕЗ ПАРАШЮТОВ



**ШАПОШНИКОВ
ЕВГЕНИЙ ИВАНОВИЧ**

**Помощник
Президента
Российской
Федерации по
вопросам развития
космоса и авиации
(Москва)**

– Как Вы считаете, какой этап сейчас переживает ГА?

– За 80 лет гражданская авиация нашей страны прошла героическую историю. Наряду с трагическими, и смешными, и серьезными событиями. Главной чертой авиаторов всех поколений я считаю патриотизм, энтузиазм. Это характерно для всех авиаторов в принципе. Этим делом простой чиновник, "сухарь", заниматься не сможет, здесь должен быть мотор, сердце и т.д. Анализируя путь отечественной гражданской авиации, я выделяю три периода ее развития.

Первый этап: в начале 20-х годов происходило становление и развитие авиации. В то время были созданы органы управления гражданской авиации, были созданы акционерные общества "Добролет", "Авиакультура". С них и начиналась гражданская авиация страны.

Второй этап: до конца 80-х и начала 90-х годов, включая развитие реактивной авиации. Это самый длительный и плодотворный период становления и развития и военной, и гражданской авиации, и инфраструктуры гражданской авиации: аэродромной сети, научных учреждений, ОКБ, предприятий авиапромышленности. В этот период советская авиация заняла достойное место в мире.

Третий этап: время с 90-х годов до сегодняшнего времени. Я бы сравнил этот период с первым периодом развития авиации в какой-то степени. Сегодняшний период - очень сложный период. В советское время мы не знали ничего о коммерции, об акционерных обществах. Вернулись к ним сейчас, используя и опыт советских времен. Было время, что некоторые уже хоронили нашу гражданскую авиацию и авиапромышленность, но последние годы показали, что этим заниматься рано. Россия никогда не позволит себе не иметь гражданскую авиацию, т.к. нет другой такой страны, где не были бы так недоразвиты другие транспортные инфраструктуры: железнодорожный, автомобильный, водный транспорт. Не потому, что они не развиты, а потому, что условий нет. Возьмите за Уралом и далее, на Восток, там же полторы железные дороги, которые идут вдоль страны. На севере вообще нет дорог. Есть горячие головы, которые говорят, что надо там строить дороги. Может, когда-то и надо. Но они там дорогие, как автомобильные, так и железные. **Есть одна канадская поговорка у авиаторов: километры шоссейных дорог в тундре не выведут никуда, а 2 километра искусственной взлетно-посадочной полосы выведут нас в мир.** К сожалению, в тех местах аэродромная сеть очень пострадала с начала перестроечного времени и по сегодняшний день. Но у авиаторов есть оптимизм. Тот, кто работает в авиации давно, может утверждать, что в последние 2-3 года начался подъем в авиации и авиапромышленности.

Могу утверждать, что **государственные структуры стали более предметно заниматься вопросами развития авиации.** В феврале 2001 года Президент России В.В. Путин утвердил основы государственной политики РФ в области авиационной деятельности. Это, конечно, общий документ, но он охватывает все вопросы, связанные с авиацией: как говорят, от заказа до отказа, от ее организационных структур до безопасности полетов, работы с кадрами, социальных

вопросов и так далее. Это программный документ, рассчитанный на реализацию до 2010 года, который явился, на мой взгляд, в какой-то степени "настойной книгой" для правительства. После его выхода было 5 или 6 заседаний правительства по вопросам авиации; появилась наконец-то Программа развития гражданской авиационной техники до 2010 и на период до 2015 года, которая предусматривает создание модельного ряда самолетов (региональных, ближнемагистральных, средне- и дальнемагистральных).

Естественно, в этой программе есть вещи, которые трудно понять, стоимость программы составляет около 150 млрд руб., примерно около 30% ее финансирования предусмотрено из бюджета. А вот откуда взять оставшееся внебюджетное финансирование - непонятно. Есть решение Правительства о создании лизингового механизма приобретения авиатехники. У нас лизингового механизма никогда не было, мы не знали, что это такое. Столкнулись с ситуацией, когда авиакомпания не могут купить авиатехнику, и их прибыль несоизмерима со стоимостью самолета. Инвестор тоже не хочет вкладывать деньги на длительный срок. Был образован лизинг. Государство идет на то, что в какой-то степени снабжает финансовыми средствами лизинговые компании, чтобы они смогли закупить какую-то долю самолетов у авиапромышленности. Механизм начал работать. В настоящее время есть 2 лизинговые компании.

Радует, что правительство неформально к этому относится, его решения заставили договориться все стороны, которых касается этот вопрос. Через шесть месяцев вопрос был поднят опять. Премьер М.Касьянов говорит: "Мы же приняли решение, нагрузили Министров, а дело не движется". Приняли новое решение: министр экономического развития и торговли, министр транспорта, генеральный директор Росавиакосмоса вместе с лизинговыми компаниями и директорами предприятий и ведущих авиакомпаний, которые были заинтересованы в лизинге, съездили на 2 завода, в Воронеж и в Ульяновск. Подробно и бурно поговорили, до рукопашной не дошло, тем не менее после этого появились хорошие решения.

Есть масса других программ, например, Программа модернизации транспортной системы, где есть Подпрограмма по гражданской авиации. Ведь существуют требования мирового авиационного сообщества (например, по шумам, эмиссиям, аэронавигационному обслуживанию и т.п.), которые мы должны выполнять, если хотим летать в Европу, а не вокруг нее (подобно большегрузным автомобилям, которых не запускают в Москву с МКАДа).

– Сегодня много говорят, что система управления ГА утрачена?

– Это и правда, и неправда, они правы, и не правы. Был Советский Союз, была иная система управления. **Сегодня нужно о многом думать самим - и предприятиям, и авиакомпаниям.** У нас производящая составляющая авиации переизбыточна. У нас заводов больше, чем необходимо для потребностей гражданской авиации. Об этом только говорить - мало. Многих это раздражает, но каждый не задумывается, что он лишний, и начинает играть на поле другого. КБ, которые занимались производством и разработкой большегрузных самолетов, стали делать мелкие самолеты, военные стали заниматься гражданским самолетостроением, все запуталось. Чтобы самосохраниться, стали играть на поле другого. Государство должно четко и ясно здесь определиться. Есть Федеральная целевая программа реструктуризации авиапромышленного комплекса, которая учитывает недостатки текущего момента. Но все делается слишком медленно.

Сегодня нам нужно только 50% от имеющейся авиапромышленности. Нельзя сказать одной половине: до свидания, вчера были нужны, а сегодня нет.

Есть вещи, без которых страна - не авиационная держава, поэтому есть государственные унитарные авиапредприятия, казенные, которые на бюджете.

Есть авиапредприятия, которые нужны государству, но в меньшей степени - акционерные общества, 51% акций у государства и 49% - у остальных.

Есть авиапредприятия, которые нужны в наименьшей степени - 25% пакет акций у государства.

Есть авиапредприятия, которые совсем не нужны - давайте продадим их, найдутся люди, которые будут, может быть, не самолеты там производить, а что-то другое.

Нужно принимать решение. Говорите, хозяев нет? Я считаю, что очень много хозяев. Вот я работаю в совете директоров Аэрофлота (в совете директоров работает ряд министров стратегических министерств: Министерства финансов, Минэкономразвития, Минимущества). Может быть, я говорю крамолу или чего-либо не понимаю, даже на это согласен. Но если в Аэрофлоте имеет пакет акций в 51% государство, то почему по окончании года Минимущество начинает диктовать совету директоров, сколько на дивиденды из прибыли отдать, сколько для развития оставить? Каждый Министр, очевидно, хочет показать, что он внес в бюджет страны какие-то деньги. А что там делается в авиакомпании - не его дело. Это министерство держит пакет акций, но не отвечает за хозяйственную, финансовую деятельность, за безопасность полетов. Я считаю, что надо отдать государственному пакету акций в отрасль, пусть она и командует, и отвечать будет за все. Или вообще выключите государство.

Задача министерств и ведомств заключается в том, чтобы быть мобильными, заниматься только регулированием, лицензированием и сертификацией и проверять, как выполняются эти задачи.

Это, на мой взгляд, наиболее приемлемый вариант управления в условиях рыночной экономики. Посмотришь на МПС - там сделано так. Думаю, что и Минтранс дойдет до этого в скором будущем. Иначе мы так и останемся "советскими людьми" и будем надеяться, что папа придет, папа все расскажет. Даже в Аэрофлоте не все работники понимают, что они уже акционеры, а не бюджетники. Мне приходилось убеждать даже работников руководящего состава в том, что если ты лучше будешь работать, то больше будет процветать авиакомпания, больше будет зарплата и премия.

— Вы военный и ратуете за экономическую свободу авиакомпаний?

— Когда я пришел в Аэрофлот, понимал, что такое организация летной подготовки, что такое техническая работа, безопасность полетов - эти вопросы были понятны для меня. Но вопросы рыночных отношений - откуда деньги берутся - это было для меня более сложным. Я всю жизнь в бюджетных организациях проработал и никогда этим не занимался. Но с азов, консультируясь, читая и общаясь с коллегами, я стал понимать рыночную экономику. В рыночной экономике надо так: законодательно определить правила игры и создать условия для деятельности плюс спрос и контроль. Если поставили - дайте работать и спрашивайте, я отвечать буду, а то, с одной стороны, я на государство надеюсь, а с другой - с государства мало что имею для авиакомпании. Если провозгласили либерализацию, рынок и демократию (не очень "хорошая женщина") - мир другого не придумал, весь мир так живет. Мы же говорим вечно, что мы другие.

— Какой год был для Вас самым интересным и плодотворным?

— Из личной истории скажу. Должности, где желающий работать и улучшить дело, без оглядки работает, без ограничений, без прикрытия - вот это **лучшее время** для него. У меня такое время **было тогда, когда я был командиром полка**. Есть 40 самолетов, 60 летчиков, есть план боевой подготовки, который утвержден вышестоящим начальником и все! Мне никаких директив больше не надо! Так же и командир дивизии и армии - тоже, но уже в меньшей степени все от тебя зависит. Характерен один случай: один грузин - директор ткацкой фабрики, выступая на XIX партийной конференции, сказал: "Господин Министр! Чего ты меня учишь, как работать? Ты же уже 10 лет этим не занимаешься, а учишь, как совершенствовать производство, при этом ни одной копейки не даешь - зачем ты хрюкаешь?" Был фурор, но так было. Надо помогать, требовать, но не опекать мелочными делами. Тогда будет все в порядке. **Для русского мужчи-**

ка надо установить законодательные рамки деятельности и создать условия - и мы создадим то, что и не снилось. Плюс закон. На Руси всегда поговаривали: закон, что дышло... Большинство нации не приучено к закону. В сознании сидит: все берется от директора, от царя-батюшки, от вождя, от первого секретаря райкома, генсека. Они принимают решения, а что там написано в законе - мало ли что написано. **Нынешнее поколение должно понимать, что выше закона нет ничего.** Только тогда мы встанем потихоньку.

— Можете интересный случай из практики привести?

— Я всю жизнь прослужил в военной авиации. Летал на гражданских самолетах, но только в качестве пассажира. Однажды зашел в пилотскую кабину к экипажу, не нарушая инструкций, и подумал, у них 300 пассажиров - какая ответственность у этих людей, и я стал с тех пор называть гражданских летчиков "**летчиками, которые летают без парашотов**". Как вы знаете, военные летают с парашотами.

Человек должен быть ответственным, незнание не освобождает от ответственности.

Приведу пример из собственной практики. Пример основан на самостоятельности, граничащей с нарушениями инструкций. Дело было в Одессе. Было жарко, 30 градусов. Летчик, во время взлета Ан-24 "подорвал" самолет раньше времени, а воздух был разряженным, он коснулся опять земли и колеса разрушились. С одним лопнувшим колесом я садился, а с 2-мя - нет.

Мне все говорят - нельзя садиться, можно только убрать шасси и садиться на грунтовую полосу "животом"... Лето... жарко... плоскость вращения винтов при убранном шасси упирается и задевает поверхность земли - это явление называется "капотированием", которое приводит к аварии или катастрофе. Я позвонил в Москву, в боевую подготовку транспортной авиации. Они говорят, по инструкции нельзя садиться. Я позвонил в КБ им. Антонова в Киев - там говорят, что инструкцию писали совместно, и военные, и гражданские - нельзя садиться. Я действовал на свой страх и риск (а вокруг меня стояли и мои начальники, и из обкомов приехали и т.д.). Когда я сказал, что принял решение садить самолет на бетонную полосу, на остатки колес - то все, кто стоял рядом, отошли. Я остался один, а я еще до этого бросил курить. Один мужчина, красивый, импозантный, не отошел. Это был новый оперуполномоченный КГБ по Одесской области. Оставалось керосина на 5 минут полета - чтоб не было пожара. Он достал красивую пачку сигарет, а я выразительно так посмотрел, что он мне предложил... Я забыл, что бросил курить. И пока сядил самолет, выкурил 2 сигареты. Самолет удачно посадили на бетонку. Был небольшой дым, огонь. Вдоль взлетной полосы стояли пожарные и санитарные машины. Люди, которые отошли от меня, теперь подошли и восхищались.

— Кто Вы сейчас - военный или менеджер?

— Я - военный человек, военный летчик и, наверное, им останусь. Это дело моей жизни. Я с 17 лет связал судьбу с авиацией. Причем летал всегда на истребителях, одноместных одномоторных, на МИГах, никогда со мной серьезных негативных ситуаций не случилось. Если опыт есть - есть и мнение. **То, что я считаю себя летчиком, это не самое плохое в жизни.** Я горжусь должностью, которую занимаю. Я - помощник Президента РФ по вопросам развития авиации и космоса. Без этих двух направлений нельзя назвать державу великой (не по размеру, а по авторитету в мире). Мы являлись родоначальниками космоса и авиации. Труды наших ученых использовались всеми в мире, в т.ч. и братьями Райт.

Сегодня, в этот светлый день 80-летия ГА, я бы хотел поздравить всех авиаторов с нашим праздником: летчиков, штурманов, инженеров и техников, бортопроводников, специалистов наземных служб, пожелать всем здоровья, счастья, благополучия и успехов всем и их семьям.

Пользуясь авиационной терминологией, хочу пожелать (есть небольшая арифметическая задача): **пусть количество взлетов совпадает с количеством посадок!**