

НУЖЕН КОМПЛЕКС МЕР ПО ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ



АКСЕНОВ АЛЕКСАНДР ФЕДОТОВИЧ

**Советник Ректората
Национального
Авиационного
Университета (г. Киев)**

О себе

Родился в Новосибирской области. Можно сказать, что там я застал эпоху Пушкина (в смысле быта) и застаю теперь эпоху космоса. Вырос в деревне, где не было электричества,

радио, машин, тракторов. Был колхоз, где разводили лошадей, на которых и пахали. В общем, деревенский уклад пушкинских времен. Потом мы переехали в районный центр, где я закончил среднюю школу. В отличие от других деревенских ребят с детства имел цель - хотел летать. Цель появилась после прочтения книжки "Учитесь летать" (не помню автора). После того, как в село неожиданно приземлился на вынужденную посадку самолет По-2, мечта летать полностью овладела мной.

В первый год после окончания школы я никуда не поступил, так как привлекли на уборку урожая. На следующий год в летчики по здоровью не пропустили врачи. Поскольку был романтиком, в военкомате взял направление в Ленинград и решил идти в моряки. Не получилось. Имел запасной вариант - Киев. «Медицина у меня была сложная», но меня, как почти единственного из Сибири, простили. Простили и незнание иностранного языка, из которого я знал всего две фразы: "Их либе Геноссе Сталин!" и "Анна унд Марта фарен нах Анапа". Преподаватель очень удивился, но поставил мне "тройку", сделал скидку на глубину.

Так начинался мой путь в авиации, это было в 1948 году - г.Киев, 1-й курс Киевского института гражданского воздушного флота им. К.Е.Ворошилова.

Закончил я институт с одной тройкой (не стал пересдавать химию), с третьего курса был членом студенческого научно-исследовательского кружка. После окончания института мечтал вернуться в родной Новосибирск, но предложили остаться в институте. Там работал на учебном аэродроме, на кафедре, начальником учебной части, заведующим кафедрой, проректором по учебной работе, защитил кандидатскую, а потом и докторскую диссертацию.

Во времена Б.П. Бугаева институту придавалась особая роль в подготовке авиационных кадров. Борис Павлович был тесно знаком с ректором института Голего Николаем Лукичем, личностью под стать ему самому, энергичнейшему реформатору.

Когда в 1970 г. уходил на пенсию заместитель Б.П. Бугаева по науке и технике Михаил Маркелович Кулик, образовалась вакансия. Бугаев Б.П. звонит Голего Н.И. и говорит: "Я хочу, чтобы Вы мне подобрали хорошего молодого парня, но своего, так чтобы он не подвел". Меня вызывает Голего Н.И. и говорит, что есть такое предложение. Я - всего лишь проректор, для меня это был огромный скачок, тем более в ту пору. Это была уникальная ситуация и я был, конечно, этому рад.

Об этапах развития авиационной техники

Период руководства Голего Н.И. совпал с переходом от поршневого к реактивной авиации. Требовались кардинально новые подходы

к подготовке авиационных кадров, революционное обновление кадров, перестройка системы подготовки авиационного персонала.

Скачкообразно возросли возможности самолетов и всей авиации. Провозные емкости самолета увеличивались в три раза, скорость - в три раза, высота полета - в три раза. Это казалось фантастикой. Чтобы сегодня в авиации сделать нечто аналогичное по значимости, необходимо, к примеру, построить орбитальные корабли, которые бы вмещали человек 100, выводили бы их на орбитальные трассы на одной точке Земли, делали 1-2 оборота вокруг Земли и приземлялись в другой точке земного шара.

Затем был переход к реактивным самолетам 3, 4 и 5-го поколения, но это уже воспринималось авиационной общественностью иначе и не могло сравниться по значимости и революционной сущности с переходом от поршневой к реактивной авиации.

Первыми советскими пассажирскими самолетами были Ли-2, Ил-12 и Ил-14. Самолет Ли-2 даже летал в Германию. Какие это были самолеты? Пассажирский салон Ли-2 - это фюзеляж, полочки справа, полочки слева, никакого шумоглушения. Потом появился салон, мягкие кресла, дует струя свежего воздуха. Или взять Ил-14 - какая у него болтанка, особенно летом, многие пассажиры не выдерживали! Ту-104 - это был уже суперсамолет! Возьмите сегодня, к примеру, Ил-96 - вообще суперлайнер как по комфорту, так по надежности и другим параметрам. Если найти возможности как следует раскрутить этот самолет, его надо сотнями выпускать, а не единицами. Данный самолет равен аэробусам А-320, А-340 и Боингам - Б-747, Б-767.

Российские ОКБ имеют огромный потенциал, однако из-за отсутствия за последние 10 лет заказов на новые самолеты наблюдается застой.

Мы всегда работали по остаточному принципу: в первую очередь - военные нужды, а потом гражданские.

За последние 10 лет российские ОКБ конструкторские мозги подрастеряли, хотя потенциал и сейчас огромен.

О системе управления наукой

Мы жили в Советской стране с жесткой, централизованной системой управления, централизованным планированием, что принципиально отличается от сегодняшней ситуации.

Самолет заказывало государство, заказчиком самолета было МГА, я, как заместитель Министра по науке и опытной технике, отвечал за этот заказ, мы формировали образ нового самолета, не я один лично, а совместно с ОКБ, ГосНИИ, наукой, никто секретов не делал, анализировали рынок, изучали пассажиропотоки, сколько, где и какие, в каких направлениях, брали зарубежную статистику. Но это был госзаказ!.. Государство само финансировало из бюджета заказ самолетов, их сертификацию и запуск в серийное производство, после чего производило распределение самолетов по авиапредприятиям.

Эксплуатант эксплуатировал, но поддержание летной годности осуществляло ОКБ.

Вся отраслевая наука финансировалась из бюджета. Система была не лишена многих недостатков. Проводились координационные совещания, были взаимные обвинения в чем-то друг друга, все это было. Но при этом был один положительный момент - жесткая централизованная система управления всей информацией, поступающей от каж

дого самолета. Ведь, чтобы грамотно осуществлять и поддерживать летную годность, необходимо располагать информацией по отходам узлов и агрегатов всех выпущенных самолетов данной серии. Без такой информации невозможно прогнозировать и предупреждать отказы. Раньше все эксплуатанты обязаны были через Центр диспетчерского управления МГА СССР давать информацию. Вот этот опыт накопления и использования информации о состоянии самолетов надо перенести в современную практику.

К сожалению, сегодня система распалась. Самолет надо покупать у изготовителя, а денег нет. Нужен механизм - его нет. Нам говорят - выход в лизинг. Я изучал опыт передовых лизинговых компаний за рубежом и скажу, что там у лизинговых компаний имеются льготы и государственная поддержка. У нас же душат налогами - и вопрос торгуется.

На сегодня в России около 300 авиакомпаний. Все получили в собственность самолеты, 90% которых стареют, сделаны давно, в советские времена. Летную годность необходимо поддерживать.

Закон в науке не меняется. Сегодня нужен комплекс мер по поддержанию летной годности.

А сегодня главные участники рынка - авиакомпании информация о выходе из строя агрегатов и узлов своих самолетов не дают. Поэтому не на чем строить мероприятия по поддержанию летной годности. В условиях рынка авиакомпании не хотят давать эти сведения по отказам, так как опасаются, что СМИ раздуют по этому поводу много шума и в результате авиакомпании потеряют пассажира. Задача поддержания летной годности сегодня самая актуальная, это задача №1 для государственных органов, политических и общественных.

Я думаю, что **Президенту МАРАП целесообразно вынести этот вопрос на рассмотрение руководителей авиапредприятий, на заседание Клуба командиров.** Решение этого вопроса есть, я соавтор этого проекта, есть у нас в России прекрасный вычислительный комплекс, лучший в мире, есть локальные системы, есть системы передачи информации.

Надо на добровольно - обязательных условиях узаконить эту систему. Тогда **пассажир, зайдя в самолет и включив кнопку, увидит надпись на табло "Самолет летно годен"** - и рядом подпись лица, которое несет за это ответственность. А в реальной жизни как? Списанный двигатель ставят на ИЛ-76, самолет терпит катастрофу под Москвой - об этом уже писали. Разобрались - списанный и утилизированный двигатель по подложным документам и подставной фирмой был продан перевозчику по очень низкой цене!.

О "человеческом факторе"

Сейчас у летчика убрался штурвал, что очень сложно преодолеть психологически. **Летчик должен адаптироваться в этих условиях, когда за тебя практически все делает автоматика.** Задача, вернее данная проблема, в последнее время обострилась, так как чем совершеннее техника, тем больше выходит на первый план "человеческий фактор". В случае возникновения нештатных ситуаций, угрожающих жизни людей, авиационный персонал, привыкший к длительному благополучию (когда ничего не происходит в течение тысячи летных часов), должен (при острой нехватке времени) быть готовым к адекватным действиям. Это невероятно трудно, т.к. экипажи ранее не сталкивались с нештатными ситуациями из-за высокого уровня автоматизации процесса управления самолетом и им трудно мобильно перейти от состояния благополучия к активным действиям.

История авиации знает немало случаев, когда "человеческий фактор" спасал положение в условиях нештатных ситуаций (не выпуск шасси, рулевых поверхностей, закрылков, подкрылков, отказ двигателей и т.п.) как при полетах гражданских воздушных судов с пассажирами на борту, так и в условиях испытаний самолетов. Немало и

случаев, когда "человеческий фактор" сыграл негативную роль. Приведу пример. Уникальный самолет Ту-144 на авиасалоне в Париже 3 июня 1973 года разрушился на моих глазах при демонстративных полетах и программа его производства была свернута. Катастрофу расследовала французская комиссия, в работе которой принимал участие и я. Причина катастрофы - наложение серии человеческих ошибок. Наш экипаж допустил на борт оператора-француза с маленькой видеокамерой, чтобы сделать видеосъемку прекрасных пейзажей с борта уникального советского самолета. Во время показательных полетов не допускается нахождение любых летательных аппаратов в пространстве, обозначенном соответствующими координатами. Несмотря на это, французы пренебрегли запретом и выпустили "Мираж". Чтобы избежать столкновения, экипаж Ту-144 попытался резко снизить высоту полета. Оператор уронил видеокамеру, которая заклинила штурвал и экипаж не смог вывести самолет из пике. Скорость пикирования была достаточной для разрушения самолета. Впервые в истории авиации произошло разрушение самолета в реальной ситуации (не на стенде), а расчеты конструкторов, прогнозирующие и рассчитывающие нагрузки, при которой происходит разрушение самолета, полностью подтвердились. Этот случай еще раз подтверждает, что эксперименты летчику непозволительны. Именно поэтому постоянно идет совершенствование правил полетов. С одной стороны, правила полетов разрабатываются и улучшаются умом, анализом, наукой, с другой - путем расследования авиационных происшествий. Затем правила уточняются, так как не в полной степени отражают реальную ситуацию. Авиапроисшествия - результат нарушения правил.

О ректорстве в КИИГА

В 1975 году, когда я отработал 5 лет заместителем Министра, Бугаев мне сказал, что надо ехать в Киев ректором в родной институт - КИИГА. **Все, кто работал с Бугаевым Б.П., знали, что если он сказал - спорить бесполезно.** Так я заменил легендарного Голего Н.И., который, как всякий авторитарник, попал в непростую ситуацию и был освобожден.

Мои 13 лет ректорства были знаменательны тем, что наш институт пользовался особым, пристальным вниманием ИКАО, так как был базой для подготовки авиаспециалистов для третьих стран: Африки, исламского мира (Иран, Ирак), Кубы, Восточной Европы, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии. Кроме СССР, в институте обучались специалисты из 75 стран мира. Институт был центром международной, интернациональной подготовки авиационных специалистов.

В ИКАО есть порядок ежегодно отмечать тех, кто внес наибольший вклад в развитие гражданской авиации. В 1985 году меня выдвинули на конкурс на звание лауреата высшей награды ИКАО - премии им. Эдварда Уорнера.

Премию - Золотую медаль и Почетный диплом - мне вручал в нашем институте президент ИКАО доктор Асад Котайд.

В 1988 году я второй раз стал заместителем Министра ГА (по науке и опытной технике) и одновременно возглавлял Главное научно-техническое управление МГА, вплоть до ликвидации министерства.

Вместо заключения

Год 2003 ознаменован двумя юбилейными датами, связанными с историей гражданской авиации. 100 лет назад, в 1903 году, был совершен первый полет братьев Райт, что дало толчок развитию гражданской авиации во всем мире. Данное событие включено в календарь праздничных дат по решению ЮНЕСКО. Вторая дата - 80-летие образования гражданской авиации нашей страны. На рубеже круглых дат принято подводить итоги прошедшего и говорить о будущем.

Рад предоставленной возможности поделиться своими соображениями.