

ЕДИНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА – ЭТО ЕДИНЫЙ ЯЗЫК!



**АНОДИНА ТАТЬЯНА
ГРИГОРЬЕВНА**

**Председатель
Межгосударственного
авиационного
комитета (Москва)**

– Я пришла в гражданскую авиацию в очень интересный период, когда было принято специальное решение правительства об её выполнении молодыми специали-

стами. На работу в гражданской авиации были распределены специалисты из высших учебных заведений всего Советского Союза. Для меня это было неожиданно: я закончила факультет систем управления, собиралась работать в науке, в промышленности, писала диплом. Распределение было для меня определенным разочарованием, вызвало даже недоумение. **Я считала, что в гражданской авиации женщины работают только стюардессами.** Представление о гражданской авиации было у меня, конечно, далекое. Хотя отец у меня и работал в военной авиации, я авиацию знала только по его рассказам, и именно военную, а не гражданскую. Тогда было такое время, но... Когда я пришла перераспределяться, мне сказали: "Поработаете три года, потом приходите". Я думала, что только три года и отработаю, но на самом деле осталась на всю жизнь. И не жалею! Считаю - это судьба, и не надо бороться с ней, а тогда и бороться-то с ней было бесполезно.

Так я и осталась. Сначала работала в ГосНИИ гражданской авиации. Институт был расположен в прекрасном месте. Я, когда первый раз туда пришла, подумала: какой-то курорт, наверное. Но потом поняла, что на самом деле просто созданы условия для научной работы.

На моих глазах проходило все самое лучшее в гражданской авиации тех лет (с середины 70-х), все бурные процессы. Во-первых, по всем направлениям шло переоснащение новой техникой, гражданская авиация переходила на реактивную технику. Во-вторых, мне посчастливилось, и считаю, это тоже судьба: мы начали внедрение новых систем посадки, навигации, связи. Я как раз попала в эти подразделения и была у истоков всего нового, всего, что тогда только начиналось.

Прежде всего я вспоминаю создание первых отечественных автоматизированных систем управления воздушным движением. Я тогда была уже руководителем этого направления. Надо сказать, что в авиации новое, прогрессивное часто рождается в процессе расследования авиационных происшествий, катастроф. Иногда прогресс подталкивается самыми тяжелыми случаями в авиации, когда в процессе расследования принимаются решения, судьбоносные для нее. В частности, я помню очень тяжелую, пожалуй, одну из тяжелых катастроф самолета Ил-62 в Шереметьево. Я участвовала в работе государственной правительственной комиссии по расследованию ее причин. Нам было дано право сформулировать предложения по совершенствованию, развитию, перевооружению гражданской авиации как в организационном, так и в техническом плане.

В организационном плане - это было создание Единой системы управления воздушным движением, которая в феврале тоже отметит свой юбилей - 30 лет. Это, конечно, не такой юбилей, как 80 лет гражданской авиации России.

Создание Единой системы управления воздушным движением было нашей идеей. Конечно, было много споров, в том числе

и идеологических, с Министерством обороны. Но в итоге на высшем политическом уровне было принято, я считаю, очень мудрое, сбалансированное в организационном плане решение, в котором чувствовалось уважение и понимание задач и целей и гражданской авиации, и Министерства обороны - создание Единой системы.

Начиналось это с создания института (**впервые в стране был создан единый институт, где военные и гражданские специалисты и до сих пор работают вместе**) и органа управления. Существование системы было невозможно без автоматизированного комплекса. Был создан Московский автоматизированный центр УВД, который тоже недавно отпраздновал свой юбилей. Он и до сих пор считается крупнейшим центром. Мы оказались в международном коллективе, потому что с центром работали не только ведущие фирмы радиопромышленности и гражданской авиации Советского Союза, но и западные. Это был своего рода первый опыт крупной работы на основе международной кооперации. Его внедрение стало огромным событием, поскольку площадь, которую охватывало автоматизированное управление воздушным движением, - это практически 2/3 Европы, 500 тысяч квадратных километров - это 300 самолетов одновременно в воздухе! Решение этой важной научной, технической задачи стало эпохой в развитии гражданской авиации.

Вспоминать я, конечно, могу очень много... Например, о том, как мы впервые показали французам испытания на самолете Ил-18 первых отечественных систем посадки: **пилоты держали руки за спиной, а самолет садился сам до приземления.** Французы были ошеломлены! У нас был с визитом руководитель гражданской авиации Франции. Потом эти системы испытывались и внедрялись на всех последующих типах самолетов.

Вспоминаю о том, как мы переходили на совершенно новые принципы пилотажного навигационного комплекса - новую кабину. Это тоже было определенной революцией в гражданской авиации. Электронная индикация, электронная кабина в дополнение к системе управления. На этом этапе тоже были споры, принимались непростые в техническом плане решения, которые должны были поддержать и летчики (они должны были пройти адаптацию к этой кабине), и ОКБ. Тогда наша отрасль - гражданская авиация - являлась двигателем прогресса. Мы считали, что наша техника должна быть на уровне передовых образцов зарубежной техники.

Вспоминаю технические, эскизные проекты, макеты самолетов... О каждом самолете можно рассказать целую историю.

Вспоминаю, как мы с Генрихом Васильевичем Новожиловым стояли на летном поле. Только что провели пресс-конференцию. Первый полет самолета Ил-86. Об этом мало кто помнит и знает: были некоторые проблемы с запуском двигателя. Мы стояли, взявшись за руки. У нас было такое состояние!.. Я думала: "Улыбаться, надо показать, что все хорошо, чтобы не было никакого волнения, беспокойства". В те годы не все раскрывали для прессы - мы были закрыты. Тем не менее полет прошел благополучно, и машина, как известно, стала одним из любимых самолетов в гражданской авиации.

В силу своей должности, профиля работы я очень много ездила по Союзу, поскольку мы внедряли технику и на аэродромах, и в центрах. С благодарностью к коллективу вспоминаю Ульяновск, Ленинград - город моей юности, я там родилась, потом защищала докторскую диссертацию. Это был тогда у нас такой центр науки! Там было очень много опытного производства, наши ведущие заводы, которые были разработчиками систем. **Главное все-таки в авиации - люди!** Люди - это главное в любое время в любом направлении. **Авиация - это особая область деятельности, где нет равнодушных.** Люди равнодушные, люди безразличные, люди, которые не были влюблены в нее, не могли просто работать, потому что это особая сложная и

опасная работа. Но мы никогда об этом не думали. Мы всегда были влюблены в свое дело, считали его главным в жизни!

Когда в 1991 году произошел распад Союза, у меня возник вопрос: "А как же мы сможем жить отдельно?" И даже не в смысле государственных границ. Мы понимали, что этот вопрос уже был решен, выбор был сделан, новые независимые государства уже существуют. Правда, это еще официально не было объявлено, но Союз распался, это было очевидно.

Тогда была группа людей, которых беспокоила судьба гражданской авиации, авиационной промышленности, которые были убеждены, что нам нельзя разрушать сложившиеся не просто человеческие связи, не просто профессиональные отношения, но в первую очередь - авиационную школу. Эта школа - кооперация науки и технологии, и промышленности. Это авиационные принципы, которые годами "прописаны кровью" (как когда-то говорил Министр гражданской авиации Б.П. Бугаев). Невозможно было представить себе разрушение этой системы!

Несмотря на то, что политическая ситуация была очень тяжелая (уже было официально объявлено, что не будет всесоюзных структур, общих единых структур и систем управления), **мне удалось найти понимание, в первую очередь у президента России Ельцина Б.Н. и у президентов всех наших государств** (я объездила все, без исключения, государства бывшего Союза). Ситуация была непростая. Думаю, многие помнят, что в ряде государств уже начинались конфликты. Тем не менее **Советом глав государств было принято и подписано общее решение** о сохранении наиболее важных для авиации структур. Это Госавианадзор (независимое расследование всех авиационных происшествий), поскольку мы убедились в том, насколько это важно. Это Госавиарегистр (сертификация всей авиационной техники, производства). Были сохранены единые правила, но уже гармонизированные с зарубежными, ряд функций Министерства гражданской авиации (по координации транспортной деятельности), многие-многие другие задачи, связанные с созданием региональных авиаструктур. Мы прекрасно понимали необходимость этого. В это время к такому пониманию пришли и в Европе. ИКАО даже утвердило принцип глобального регионального управления гражданской авиацией.

Мы боялись только определенных политических, национальных амбиций. Но так сложилось, что все руководители правительства с пониманием отнеслись к важности авиационной отрасли.

В дни юбилеев, человеческих, отраслевых или государства, всегда оглядываются назад, анализируют настоящее и, конечно же, независимо от возраста с благодарностью вспоминают ветеранов. Правда, мы все уже относимся к ветеранам, потому что проработали в отрасли не один десяток лет. Хочу сказать в преддверии нашего праздника: главная задача - это будущее!

- В чем Вы видите будущее авиации?

- Во-первых. Кстати, год ведь какой! 2003 год - не только наш юбилей, и не только гражданской авиации России. **Это праздник всей авиации, всех наших государств!** Надо вспомнить тех людей, которые работали с нами и которые сейчас остались волей судьбы в тех государствах! Это все страны СНГ. Мы счастливы, что сохранили авиационный союз! Я горжусь этим! Сегодня я убеждена в том, что авиационный союз дал возможность сохранить стабильность в нашем регионе и на будущее. Мы ведь знаем случаи, когда политические преобразования приводили к остановке воздушного движения. Этого не произошло в нашей стране.

Во-вторых, авиация всегда главной задачей считала и считает безопасность. Последствия каждой катастрофы или происшествия - это фактор факторов. Очевидно, в других видах транспорта больше гибнет людей. Статистика в этом вопросе не главное. **Мы никогда (что нас и отличало) не закрывались голыми цифрами**, или не говорили о снижении, росте, абсолютных единицах, потому что жизнь каждого человека - это наша ответственность. Главное - безопасность! Об этом мы всегда должны помнить. Должны понимать, что все ужесточения, которые принимаются и вводятся мировой практикой, пра-

вомерны, поскольку безопасность - это главный показатель.

Я думаю, сегодня мы можем говорить об определенной стабильности и даже росте (притом, что в мире после 11 сентября произошел спад перевозок). Дело даже не в объемах перевозок, а в том, чтобы **вернуть доверие к авиации**. Люди обеспокоены правомерно. Наш регион первым столкнулся с терактами, и мы первыми приняли меры, которые сегодня в мире только обсуждаются и вводятся. Думаю, нам есть, чем гордиться.

Будущее - это, конечно, и подготовка людей. **Меня очень тревожит, что стареет наш летный состав и диспетчерский состав.** Стареют люди, и это опасно! Стареют не только физически, но по уровню подготовки. Мне кажется, образование в гражданской авиации - это сегодня очень важный вопрос.

Ну и, конечно, технический прогресс. Убеждена, что сегодня наступает переломный период, когда гражданская авиация не сможет дальше развиваться без переоснащения, без перехода на новую технику. Это - состояние, это - ресурсы, это - старение парка, который сегодня просто требует физической замены. Наша отрасль должна быть не только экономичной, не только комфортной, но и соответствовать требованиям, без которых просто нельзя использовать парк. И наша промышленность (а я сегодня представляю уже как президент Международного союза авиапромышленности, горжусь, что мне оказали такое доверие!), я думаю, находится сегодня на переломном этапе к созданию новой авиационной техники и не только в единичных образцах, но и к выпуску ее для массового использования.

Наша страна всегда была мировой авиационной державой. Не только по объемам полетов, но и в авиапроизводстве. И имеет все основания ею оставаться. Я смотрю в будущее не только с надеждой, но и с уверенностью! Убеждена в этом всем своим опытом, авиационной школой, авиационной юностью и настоящей зрелостью. Не хочу сказать старостью - наверное, в душе мы не стареем, наверное, еще есть и возможности, и силы, чтобы что-то сделать.

Мне хотелось бы поздравить всех работников гражданской авиации великой России, на крыльях которой флаг России, всех наших братьев-коллег из СНГ.

Отдаю должное ветеранам и благодарю их за огромный труд. Хочу обратиться к молодежи: "Приходите в авиацию!". Думаю, это престижная профессия, это красивая профессия, это крылатая профессия. Это вообще счастье!

Кстати, и женщин сейчас много в нашей авиации. Я восхищена, что они начинают возглавлять компании. Даже в мире не так много таких примеров. В "Сибири" заместитель генерального директора - женщина. В "Трансаэро" генеральный директор - женщина. Знаю примеры женщин-руководителей в государствах СНГ. В Америке руководить гражданской авиацией назначили женщину. С несколькими такими женщинами-руководителями я встречалась. Думаю, это хороший пример, и мы должны ему следовать!

- Что сегодня нужно в первую очередь изменить в гражданской авиации?

- Я еще раз повторю, во-первых, правомерно ужесточаются требования к авиационной деятельности, к формированию авиационных транспортных предприятий, авиакомпаний. Думаю, что сегодня период, когда в авиакомпаниях упрощенно подходили к этим вопросам, миновал. Все-таки большинство авиакомпаний были созданы на базе ОАО - объединенных авиаотрядов - и впитали опыт, накопленный ранее. Были, конечно, структуры очень сомнительного характера, но они как бабочки-однодневки себя изжили. То, что сегодня Министерство транспорта и Государственная служба гражданской авиации проводят политику по сохранению лучшего опыта нашей страны и использованию международного опыта в формировании требований к авиакомпаниям, правомерно.

Второе: чрезвычайно важно, я бы даже выделила это в стратеги-

ческую программу, - программа стареющего парка. Собственно, это не только наша проблема. Это проблема и мировой авиации. ИКАО в свое время принимало такую программу. Думаю, нам тоже к этому надо обратиться.

Третье - это вопросы "человеческого фактора". Это и образование, и подготовка персонала, это и совершенствование летно-методической работы.

Конечно, всё-таки основа безопасности - это работа авиакомпаний. Мы - как бы чиновники со стороны. Я считаю, что нам надо с уважением относиться к тому, что все, что делается, делается все-таки на предприятиях. Там, где в компаниях на самом деле придается этому особое внимание, есть понимание этого (использование тренажеров и самописцев, подготовка и совершенствование персонала и требовательность к нему), там, конечно, и безопасность обеспечивается. Поэтому, я думаю, и программа "человеческого фактора", и исследования в этой области, и конкретные рекомендации по результатам катастроф (к сожалению, произошедших в последнее время) - тоже чрезвычайно важные задачи.

Необходим комплекс всех этих мер: организационных, технических. Конечно, не надо забывать и о науке. **У нас отраслевая наука сейчас в жалком состоянии.** Конечно, наши ученые и специалисты не были подготовлены к рыночным условиям и, может быть, не сумели адаптироваться к новой ситуации. Сейчас меньше выделяется бюджетных ассигнований на научные исследования. Думаю, тут мы тоже многое упустили. Считаю, что это серьезная задача: поддержать и развить нашу отраслевую науку, потому что гражданская авиация не может существовать без науки. Это совершенно очевидно.

- Сегодняшнее время для Вас более жесткое, более опасное или все-таки более интересное?

- Много было опасного, жесткого, непростого и в те времена. Может быть, **система была более жесткая, более требовательная, но и более дисциплинированная.** В этом были и плюсы, и минусы, но все-таки было больше плюсов. И хотя я больше работала в творческих коллективах, в науке, но авиация опять-таки, я повторяю, это особый вид деятельности. **При всем творчестве и любви к авиации должна быть еще и очень (!) жесткая дисциплина, и высочайший уровень сознания.**

Вообще каждое время по-своему непростое. Думаю, Вы знаете, что если человек профессионал и любит свою профессию, то ему всегда интересно. Может быть, я опережала немножко по возрасту возможности: я уже в молодости занимала высокие должности, не было времени оглянуться назад, я более смело шла на какие-то даже иногда рискованные решения. **Сейчас, оглядываясь, может быть, я и не рискнула бы пойти, к примеру, к Ю.В. Андропову** с докладом о необходимости изменить решение Политбюро по той же московской системе УВД. Это сейчас мне так кажется, со своей теперешней позиции, возможностей, своего уровня. Тогда я была смелее, хотя я и сейчас не всегда оглядываюсь - это уже, наверное, от характера зависит.

Или были ситуации, когда нам надо было раскрыть и войти в мир с новой системой спутниковой навигации. Это была закрытая система (сейчас уже об этом можно говорить), система, которая теперь называется "ГЛОНАСС", а у американцев - GPS. Нам надо было выйти, иначе мир просто остался бы только с единой американской системой, была бы установлена их монополия. Мир был встревожен этим. По разным причинам наши военные были против. Пришлось докладывать на самом высшем уровне, вплоть до Политбюро о том, что мы можем и должны предоставить эту систему для использования. Были и технические возможности, чтобы это делать. Решение было принято. Такие вот вехи.

Казалось бы, сегодня это обыденно, всем очевидно и понятно, что такое спутниковая система, а тогда это было еще и политическое решение. Это были 80-е, конец 80-х годов, (1985-й, 1986-й), это была целая серия очень серьезных решений, шагов. **Мне приходилось выходить на самый высокий уровень власти, чтобы доказать их**

необходимость. Оппоненты были очень сильные. Собственно, можно было даже рисковать своей карьерой, своим положением. В этом смысле время было сложное. **Сегодня - более открытое. Сейчас, я бы сказала, легче: общество демократичнее. Мы проще смотрим на международную систему.**

Я помню, как мы доказывали необходимость вступления в ИКАО: очень много было противников. Сейчас никто не может понять, можно ли было не быть членом ИКАО, когда все должны выполнять международные стандарты?! Нет, не надо, потому что военные считали, что мы должны были иметь все свое, иметь свои системы. И мы их, кстати, имели! Сейчас уже мало кто помнит, что у нас было две системы посадки, две системы навигации, две системы вторичной радиолокации. У нас было все свое, но... мы и международные ставили! Страна тогда была богатая в том смысле, что гражданская авиация пользовалась очень мощным бюджетом. Это было неразумно и технически, и экономически! Но бороться с этим было очень непросто! Мне кажется, сейчас работать в этом смысле легче, потому что можно более смело, открыто принимать решения. Я не согласна, когда начинают очень уж ругаться, говорить, что раньше все было так плохо. Гражданской авиации уделялось очень (!) большое внимание, выделялись мощнейшие бюджетные ассигнования. Когда я защищала бюджет на правлении, я ощущала такую поддержку! Конечно, тогда мы докладывали в Минфине, в Госплане, в ЦК - на самых верхних уровнях - о состоянии и развитии, мы и получали поддержку. Мы получали сотни самолетов в год, а сейчас - единицы.

Надо сказать, что так было во все периоды. И сейчас ведь тоже нельзя сказать, что гражданская авиация обойдена вниманием. Это неправильно. Все-таки за не такой уж большой срок своего президентства Владимир Владимирович неоднократно проводил специальные заседания по проблемам гражданской авиации и промышленности для гражданской авиации. Правительство рассматривало проблемы гражданской авиации. Есть и федеральные программы. Это естественно, авиация всегда была одной из стратегических, я бы сказала, ключевых проблем и для экономики, и для жизни народа, особенно нашей страны, с ее размерами.

- МАК - это Ваше детище?

- МАК не только мое детище, но и всех тех людей, которые рядом. У нас работают люди, вышедшие из гражданской авиации, отдавшие авиации не один десяток лет. Сейчас пришла молодежь. **Своей главной целью считаем гармонизацию наших авиационных правил и норм летной годности с международными правилами.** Я горжусь, что МАК признан 25-ю государствами через межправительственные соглашения, что мы зарегистрированы как международная организация, пользуемся очень высоким авторитетом. Наше "сегодня" (я живу уверенностью, что это удастся сделать при моей авиационной жизни) - добиться того, чтобы не было правил национальных, а были единые международные правила. Потому что авиация вненациональна. Да, принадлежность авиации - национальная. Самолеты - принадлежность авиации. Но правила должны быть единые! Человек, неважно на каком бы самолете он не летал, с какого бы аэродрома не взлетал, на какой бы аэродром не приземлялся, - должен быть уверен, что эти правила есть, и главное их требование - безопасность! Единые правила - это как единый язык! Что было бы, если бы мир обладал одним языком!.. Представляете, какое бы счастье, как бы люди жили, общаясь на одном языке!.. Это мечта. В авиации должен быть единый авиационный язык. Думаю, что при нашей жизни... да, мы уже к этому подошли! Это, думаю, будет одним из огромных достижений для авиации!

- Мечты сбываются?

- Да, мечты сбываются. Когда над ними много работаешь, много трудишься. Я в это верю. Во всяком случае, мои мечты пока что (вот я постучу) сбывались. Оглядываясь, могу сказать, что о чем мечтаюсь, и даже то, что казалось невероятным, достигнуто.