



ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

КОМИССИЯ ПО ПРОБЛЕМАМ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ ЖИЗНИ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ,  
ЧЛЕНОВ ИХ СЕМЕЙ И ВЕТЕРАНОВ

## ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА КАК ОСТРЕЙШАЯ ПРОБЛЕМА ВОЕННОЙ И ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ

ОБЩЕСТВЕННЫЕ СЛУШАНИЯ





ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
КОМИССИЯ ПО ПРОБЛЕМАМ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ ЖИЗНИ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ,  
ЧЛЕНОВ ИХ СЕМЕЙ И ВЕТЕРАНОВ

**ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА  
КАК ОСТРЕЙШАЯ ПРОБЛЕМА ВОЕННОЙ  
И ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ**

---

**ОБЩЕСТВЕННЫЕ СЛУШАНИЯ**

**МОСКВА  
2012**

---

## **Подготовка летного состава как острейшая проблема военной и гражданской авиации в России.**

Общественные слушания / Общественная палата Российской Федерации. М., 2012. 64 с.

В Общественной палате Российской Федерации Комиссия по проблемам национальной безопасности и социально-экономическим условиям жизни военнослужащих, членов их семей и ветеранов (председатель — Александр Николаевич Каньшин, председатель совета директоров Национальной Ассоциации объединений офицеров запаса Вооруженных Сил «Мегапир») провела общественные слушания, посвященные состоянию и проблемам подготовки летного состава в Российской Федерации. В общественных слушаниях приняли участие представители Совета Федерации и Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации, Общественной палаты Российской Федерации, Общественного совета при Министерстве обороны Российской Федерации, Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации, Госавианадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации, военно-учебных заведений, научно-исследовательских учреждений, Военно-философского общества Национальной Ассоциации «Мегапир», Российской ассоциации содействия науке, военные эксперты и др.

---

## **ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА КАК ОСТРЕЙШАЯ ПРОБЛЕМА ВОЕННОЙ И ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ**

ОБЩЕСТВЕННЫЕ СЛУШАНИЯ

Корректор *Татьяна Иванова*  
Технический редактор *Дмитрий Мершавка*  
Верстка *Федора Хорикова*

По заказу ФКУ «Аппарат Общественной палаты России»  
Подписано в печать 19.11.2012. Усл. печ. л. 7,44. Формат 60×84 1/8.

Печать офсетная. Тираж 1000 экз.  
Отпечатано ООО «НПО „Диалог-Систем“»  
Москва, 117042, пр. Чечерский, д. 16.

## **СОДЕРЖАНИЕ**

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| Из стенографического отчета общественных слушаний ..... | 4  |
| Открытое письмо Президенту Российской Федерации .....   | 37 |
| Проект авиационной доктрины России .....                | 41 |
| Приложения .....                                        | 48 |

## ИЗ СТЕНОГРАФИЧЕСКОГО ОТЧЕТА ОБЩЕСТВЕННЫХ СЛУШАНИЙ

**А. Н. Каньшин**

— Уважаемые товарищи, позвольте вас приветствовать в Общественной палате РФ. Некоторое время назад Комиссия по проблемам национальной безопасности и социально-экономическим условиям жизни военнослужащих, членов их семей и ветеранов приняла решение провести слушания по теме «Подготовка летного состава как острейшая проблема военной и гражданской авиации в России». В тот период мы, конечно, не могли предполагать, что произойдет очередная трагедия в Индонезии. Предлагаю минутой молчания почтить память погибших в этой авиакатастрофе и от имени всех выразить глубокое соболезнование их родным и близким. Расследование данной трагедии еще не завершено и мы не вправе делать окончательные выводы, забегать вперед с оценками других подобных катастроф.

Накануне слушаний мы с Алексеем Архиповичем Леоновым обменялись мнениями об этой трагедии и пришли к однозначному выводу. В ходе слушаний следует вести разговор о том, что происходит в отечественной авиации, какие причины лежат в основе авиационных катастроф и что необходимо сделать для их минимизации? Хотел бы поблагодарить всех тех, кто откликнулся на нашу просьбу принять участие в общественных слушаниях по столь злободневной проблеме. Как получилось, что родина Жуковского, Гагарина, Чкалова, Циолковского и Королева, гордившаяся своей космонавтикой и авиацией, сдает одну позицию за другой? Сегодня мы рады приветствовать в Общественной палате Российской Федерации

элиту отечественной авиации, заслуженных людей, всех тех, кто своим мужеством и героизмом ковал наши победы, создавал славу нашей страны.

Если посмотреть на размеры территории нашей страны, протяженность воздушных трасс от Камчатки до Калининграда, то убеждаешься в том, что без авиации Россия просто не выживет. Ее национальная безопасность напрямую зависит от подготовки летных экипажей и состояния авиапрома. Мы не можем себе позволить закупать за рубежом авиационную технику. А если это позволяем, то следующим шагом должна быть подготовка летчиков за рубежом или приглашение иностранных летчиков? Для такой страны, как Россия, это, не побоюсь этого слова, абсурд.

Чем отличаются наши общественные слушания от подобных мероприятий в Государственной Думе или в Совете Федерации? Прежде всего тем, что мы призываем вас к открытому диалогу при обсуждении вопросов, вынесенных сегодня для публичного обсуждения. Мы просим вас не оглядываться на те или иные личности, не придерживаться тех или иных политических мнений, иначе откровенного разговора у нас не получится. Мы вам можем обещать одно — любая критика с вашей стороны, конструктивная или нет, если она серьезная и затрагивает проблемы, о которых мы сегодня говорим, будет услышана обществом и, надеюсь, руководителями государства.

Два дня назад в этом зале состоялись общественные слушания по проблемам военного образования, в ходе

которых остро ставился вопрос о подготовке военных летчиков. Здесь присутствовало много специалистов, представителей наших военных академий, в том числе Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина. В сегодняшнем номере в «Независимой газете» опубликован материал под названием «Военное образование в фазе полураспада», в котором нашла отражение дискуссия о подготовке летного состава в военной авиации России. У вас на руках имеется интернет-версия этой статьи, вы можете в своих выступлениях опираться на данный материал.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 4 апреля 2005 года № 32-ФЗ «Об Общественной палате Российской Федерации» предусмотрено проведение слушаний по общественно-важным проблемам. Решения Общественной палаты, принимаемые в форме заключений, предложений и обращений, носят рекомендательный характер. В этой связи мы в праве об итогах нашего обсуждения и конкретных предложениях проинформировать в той или иной форме Президента Российской Федерации, Председателя Правительства Российской Федерации, руководителей соответствующих министерств и ведомств. При этом следует сказать о роли средств массовой информации, когда они остро ставят тот или иной вопрос или публикуют обращение граждан в адрес того или иного должностного лица. Однако мы с вами прекрасно понимаем, что не все индивидуальные обращения граждан доходят до руководителей государства, порой некоторые чиновники кладут их «под сукно». А сообщения СМИ, как правило, имеют большой резонанс в обществе.

В этом зале присутствуют представители центрального телерадиовещания,

средств массовой информации: печатных и электронных. Мы просим вас, уважаемые журналисты, рассказать о тех проблемах, которые сегодня будут здесь обозначены. Ну, а сейчас я хочу предоставить слово человеку, который инициировал эти слушания два месяца назад, он не понаслышке знает, что такое авиация, и как необходимо готовить летчиков. Алексей Архипович Леонов, летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации.

#### **А.А. Леонов**

— Спасибо, Александр Николаевич. Дорогие друзья, я себя чувствую сегодня помолодевшим лет на двадцать, поскольку встретился с вами, с людьми, которые многие годы занимались вопросами летной работы. Разумеется, каждый из вас может выступить со своим обширным докладом. Я же постараюсь обозначить лишь некоторые проблемы подготовки летного состава. Надеюсь, что результатом нашей дискуссии будет документ, обращенный к вновь избранному Президенту. Полагаю, что сегодняшний В.В. Путин уже совсем не тот, кем был в прошлый президентский период. И надо воспользоваться данной ситуацией.

Помню один случай из своей жизни. Когда полетел «Шаттл», нас, специалистов, пригласили в оборонный отдел ЦК партии. Начальник этого отдела спрашивает: «Как получилось, что американцы запустили многоразовую систему, а мы нет?» Доложили, что мы еще в 1968 году направили руководству страны серьезные материалы: вместе с Военной воздушно-инженерной академией имени Н.Е. Жуковского показали практические наработки по отечественной многоразовой системе. К подготовленному документу приложили 12 томов исследований

по теме «Спираль». Сидящие здесь генералы помнят, что тогда мы опережали разработчиков «Шаттла». Этот документ попал к министру обороны А.А. Гречко, он размашисто написал: «Фантазия!» Реакция Леонида Ильича Брежнева была следующей: «Гречко — это ведь кавалерист, он же не понимает ничего в космической технике. Почему вы, специалисты, не объяснили, как следует?»

Сейчас ситуация другая. Принимают решения не кавалеристы, а менеджеры. Не хочу, чтобы нас обвинили в очередном «молчании». Дело заключается в том, что мы находимся у опасной черты в оборонной области. В конце апреля в ОАО «Летно-исследовательский институт имени М.М. Громова» (бывший ЛИИ Министерства авиационной промышленности — ЛИИ МАП) проводили методические сборы летчиков-испытателей со всей России. Директор института П.Н. Влазов, заслуженный летчик-испытатель, Герой России, попросил меня встретиться с пилотами и бортовыми инженерами не только как летчика-космонавта, но и как члена Общественной палаты РФ. Разговор шел о технике испытаний и условиях, в которых живут летчики-испытатели. Обсуждались бытовые вопросы, организация транспортного, медицинского обслуживания, все то, что влияет на человеческий фактор. Люди, не входящие в авиационное сообщество, под этим термином понимают только причины аварий или катастроф. Когда погибает летчик и экипаж, каждый такой случай широко обсуждается. Но человеческий фактор имеет и более широкое значение. Как сделать, чтобы человек был надежным звеном в центре системы управления самолетом, кораблем? За сто лет накоплен большой опыт формирования человека-пилота. Там, где этот опыт используется, мы имеем успех. Я имею в виду исследования

психофизиологических характеристик человека, начиная со школьной скамьи, отслеживание учебы в вузе, во время летной подготовки и заканчивая уже в летной жизни, когда оцениваются правильная постановка задач, контроль и усвоение выполненного, послеполетный разбор. Если всем этим даже частично пренебречь, нас ждет неудача.

Очень важно учитывать и психологическую совместимость членов экипажа. Понимая это, еще 35 лет назад, в 1976 году мы прервали космический полет «Союза-21», пилотируемого экипажем (командир полковник Борис Воынов и бортинженер подполковник Виталий Жолобов). Запланированный на 60 суток полет продолжался 49 суток в связи с плохим самочувствием В. Жолобова. С тех пор экипажи космических кораблей формируются только с учетом психологической совместимости. В последних двух катастрофах — Як-42 и турбовинтовой машины под Сургутом — экипажи были подобраны случайно. В гражданском флоте, к сожалению, это практикуется постоянно. В случае возникновения небольшой внештатной ситуации может произойти катастрофа, что и случилось.

Я отдал авиации и космонавтике сорок лет и знаю, что на безопасность полетов влияют и режим, и условия жизни летного состава. Раз в неделю, как и положено, мы обязательно изучали приказы, издававшиеся в связи с происшествиями, предпосылками аварий и катастроф. Оказывалось, что многие трагедии происходили из-за неустроенности быта летного состава. Но ни разу, ни в одном приказе никто не потребовал от начальников улучшения жизненных условий летчиков. А ведь летчик-испытатель — это штучный и очень дорогой специалист!

СМИ нас уверяют: чтобы полицейские не брали взятки, их надо обеспечить



достойной зарплатой и достойным жильем. То же касается врачей. Недавно прозвучало выступление главного кардиолога страны. Обещая врачам в разы большую зарплату, он убеждает общество в том, что эти доктора станут лечить хорошо. А как быть с летным составом, кто им даст взятку, чтобы они купили себе квартиру, машину?

На упомянутой мной встрече в ЛИИ с летчиками-испытателями я видел в зале ныне погибшего командира экипажа разбившегося «Суперджета» Александра Яблонцева. Мы его включили в конце 80-х годов в военную группу пилотов «Бурана». Он прошел полный курс подготовки, сдал все экзамены и летал на аналогах космического самолета. Пригласил Сашу вместе пообедать в летной столовой. Заодно и поговорить о его новой жизни в качестве шеф-пилота крупной корпорации. Он рассказал, что живет в Звездном городке. Каждый день выезжает на работу в шесть, а то и в пять утра. Сам за рулем. Тратит на дорогу по три часа в один конец. А после дорожного мытарства проводит летные испытания уникальной машины. В Жуковском квартир нет и в ближайшее время не будет.

Тогда Яблонцев попросил меня: «Алексей Архипович, прошу, помогите получить участок. Я сам построю себе дом рядом с работой. Вы знаете, обращался к Павлу Николаевичу Власову, директору ЛИИ в Жуковском, — единственного такого градообразующего предприятия в нашей стране. Еще в 1989 году подал заявление с просьбой выделить участок — не только не выделили, но даже до сих пор не ответили». Слов нет. Я много летал в Жуковском, знаю хорошо окрестности, пойму реки. И сейчас наблюдаю десятки усадеб с дебаркадерами по берегам. Владельцы всех видов: попса, городские и областные чиновники. Кто угодно,

но только не тот, кто действительно заслуживает. И это не только в Раменском.

27 апреля — День города Жуковского, когда по традиции чествуют летчиков-испытателей, людей, удостоенных званий Героя Советского Союза и Героя России. Мэр отсутствовал. Он был на проводах ушедшего в отставку губернатора Громова. Я думаю, Борис Всеволодович Громов не заметил бы отсутствия градоначальника и уж, конечно, не опечалился бы. Но этот мэр должен пересмотреть свои обязанности. Он служит городу, в котором живут уникальные люди — летчики-испытатели. У Александра Яблонцева остались жена, двое детей, внук, и им сейчас уже никто не поможет.

15 мая стартовал в качестве командира корабля «Союз ТМА-04М» экипажа МКС по программе 31-й и 32-й основных экспедиций Геннадий Иванович Падалка. Когда-то Падалка и Яблонцев вместе работали. Это четвертый полет профессионала высочайшего класса в космос. Перед третьим полетом — за месяц до старта, во время комплекса очередных тренировок без всякой предварительной беседы увольняют Падалку из армии. Жена и трое детей без всякой устроенности остаются в непонятном положении на полгода. Без оформленной пенсии мужа и отца. Понятно настроение этого человека. Он улетел управлять самым грандиозным сооружением в космосе стоимостью 6 млрд долларов. Он российский гражданин, командир международного комплекса. Каким же разумом нужно обладать, чтобы совершить эту гнусность, товарищи военные, товарищи из Министерства обороны? Падалка выдержал, но зачем это надо было делать? Между прочим, Джон Гленн в 77 лет полетел на «Шаттле» как специалист по полезной нагрузке. На весь мир объявили, что он полковник американских ВВС. Такие

офицеры, как Джон Гленн, Геннадий Падалка, — гордость вооруженных сил любой страны.

На сегодня в центре подготовки космонавтов в постоянной готовности — шесть командиров кораблей МКС. Все имеют опыт космических полетов, все имеют звание Герой России. У всех по двое детей и нет собственного жилья. У всех! Живут в казенных двухкомнатных квартирах, за исключением Сергея Волкова, который здесь сейчас находится. У него трехкомнатная квартира, не собственная — государственная. В обычном блочном доме, как и у пяти его товарищей. Перспектив улучшения жилищных условий нет. Но есть решение, кстати, правильное: надо пересмотреть продолжительность полетов. Увеличить с шести месяцев до года, потому что прежний цикл, когда надо расконсервировать станцию, летать, законсервировать, передать другому экипажу, экономически нецелесообразен. Государство ставит задачу: летать год. А что взамен?

Не нуждаясь в милости от государства, эти шесть героев написали заявление с просьбой выделить участки для строительства собственного жилья. Как и в Жуковском — отказ. Хотя на землях, прилегающих к Звездному городку, отказавший им чиновник имеет гектар земли в заповедной зоне с обустроенной усадьбой. Почему такое безнаказанное отношение «слуг народа» к жизни людей, которые рискуют ежедневно, выполняют важные государственные задачи? Это преступно.

Вот в эти примеры и входит человеческий фактор. Центр подготовки космонавтов в результате реформы стал обходиться государству дороже, а работа стала сложнее. Центр не дождался обещанных средств, лишился уникального самолетного парка. Получено указание

руководителя Федерального космического агентства (Роскосмос) В.А. Поповкина исключить из набора в отряд космонавтов военных летчиков. Это трудно объяснить. После этого решения прошло полгода, на призыв «Все в космонавты!» мало кто откликнулся. Тех, кто пришел, близко подпускать нельзя, даже бомжи пробовали записать себя в космонавты. Но самую большую мину подложили финансовые работники, громко называющие себя «Плехановской школой». Эти деятели должность космонавта по тарифной сетке приравнивали к должности механика самолета. Откуда такая ненависть к космонавтам? Считаю, что человек, принявший данное решение, — негодяй и саботажник. У меня на этот счет нет сомнений. Конечно, это решение должно быть отменено. Иначе кого же господин Поповкин будет отправлять на МКС до 2020 года, а тем более на Луну и Марс?

По вопросам военного образования уже в третий раз собираемся. Был послан запрос в Министерство обороны о дальнейшей судьбе Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина. Пришел ответ, который свидетельствует: еще до 2007 года была достигнута договоренность о передаче в установленном порядке учебных корпусов и других помещений Военной воздушно-инженерной академии имени профессора Н.Е. Жуковского, расположенных на территории Москвы, в оперативное управление бюджета и казначейства Минфина России. Вот это начало уничтожения, которое завершается сегодня. Судьбу Центра подготовки космонавтов (ныне ФГБУ «НИИ ЦПК имени Гагарина») определил самолетный парк. Я 20 лет после гибели Юрия Алексеевича руководил лётно-космической подготовкой, созданием базы, формированием самолетного парка, обеспечением

тренажно-моделирующего комплекса (ТСПК). Очень хорошие самолеты в НИИ ЦПК, с прекрасным ресурсом. Кстати, за 20 лет не было происшествий и нарушений летной работы. Самолеты вовремя обслуживались, имели большой ресурс, они уникальны. К примеру, Ил-76К. Только эти самолеты могут моделировать режим невесомости, в мире таких нет. И использовать эти машины для транспортных перевозок — преступление.

Самолет Ту-154 в варианте «хрустальные иллюминаторы». У него два боковых кварцевых иллюминатора 750 на 800 мм, а также несколько иллюминаторов по 450 мм — для наблюдения в зенит, в надир и под углом в 45 градусов. Это самолет-лаборатория, на котором отрабатывались все действия по мониторингу Земли. Центр подготовки космонавтов обеспечивал народно-хозяйственные задачи, в частности, в интересах геологов. Вылетал на различные международные мероприятия. Ныне этот Ту-154 забрали и используют как салонный самолет для перелета. Самолеты Ту-134 в варианте «навигация», самолеты Л-39, разработанные специально для отработки сближения и стыковки космонавтов практически в динамическом режиме. Вот для чего существовал наш самолетный парк! Все машины передали в другие организации, где за один летный сезон полностью израсходовали их ресурс.

Итак, самолетов нет, но работа-то осталась. Мы по-прежнему должны обучать новых космонавтов летать, стыковаться, выполнять различные операции на орбите. Да, Геннадий Иванович Падалка блестяще состыковал МКС с российским модулем и три космонавта перешли на борт МКС. Но кто придет за ним? Все минувшие годы научная общественность боролась с так называемыми реформаторами. Нас поддерживала

Государственная Дума, 37 публикаций СМИ в защиту отечественной системы образования и сохранения академий. Никакой реакции от власти!

Генерал-лейтенант Иван Найденов, ныне глава городского поселения Монино, попросил меня передать его письмо с описанием развала академий ВВС лично в руки Президенту РФ. Однако считаю, что после ответа из Министерства обороны целесообразность передачи отпадает, поскольку все эти решения были приняты сверху. Значит, наша задача сегодня уже другая. Как сделать, чтобы и наверху поняли нашу позицию в этом вопросе? Вот это мы с вами и должны обсудить. В частности, в послании из Минобороны говорится: «В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 13 декабря 2011 года, данным в исполнение решений Президента РФ от 29 ноября 2011 года, осуществляется перевод ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия» в город Воронеж и его объединение с Военным авиационным инженерным университетом, а также ликвидация Военной академии воздушно-космической обороны имени Маршала Советского Союза Г.К. Жукова».

Дальше поясняется, что решение об объединении и ликвидации было обусловлено рядом факторов: сокращением кадрового заказа на подготовку соответствующих офицеров, сроков обучения. Все это привело к полупустым кафедрам ВУНЦ ВВС и ВА ВКО, а также повлекло за собой расходы на содержание неиспользованной в образовательном процессе учебно-материальной базы, уменьшение возможностей для использования научного потенциала этих вузов в нуждах Минобороны России, моральный и физический износ учебно-материальной базы, «для приведения которой

в соответствие с требованиями, предъявляемыми к современным вузам, возникла необходимость отыскания существенных средств».

Если посмотреть все ответы, полученные из Министерства обороны и Правительства РФ, понимаешь, что они написаны одной и той же рукой. Исполнитель прошел школу Департамента образования Министерства обороны. Этот специалист — женщина, окончившая Плехановскую академию, видимо, является большим «специалистом» в военном деле. Все письма похожи друг на друга.

В интервью одной из газет бывший Главком ВВС генерал-полковник А.Н. Зелин (май 2007-го — август 2012-го), как я понимаю, положительно отнесся к ликвидации двух академий ВВС, ссылаясь на несоответствие современным требованиям жизни. Привел пример. В Америке, мол, такого нет. Да, в Америке нет академии Гагарина, в Америке нет академии Жуковского! Я очень много работал в системе Национального управления по авионавигации и исследованию космического пространства США (NASA) с 1972 года. Знаю систему подготовки летчиков. В 80-е годы в США насчитывалось около 750 тыс. частных самолетов и вертолетов. Нет ни одного мало-мальского городка с населением в тысячу человек, чтобы тот не имел аэродрома или аэроклуба. Все эти 750 тыс. летчиков являются резервистами и по законам США в любой момент должны пройти школу переучивания. При такой системе подготовки американцам требуется неделя, чтобы резервист перешел на боевой F-16. Но, несмотря на наличие такой системы, такого числа летчиков, в Америке никто не подумал о ликвидации своих академий — академии ВВС США в Колорадо-Спрингс, Военно-морской академии в Аннаполисе, Военной академии в Вест-Пойнте.

Им уже по сто лет. И никто не может быть командиром подразделения, не окончив одной из этих академий.

Мой друг Том Стофард дважды возил меня в академию в Вест-Пойнте. Там я имел возможность беседовать с ее начальником — главным интендантом. Разговор был о подготовке летного состава. Он высоко оценил академию Жуковского и заметил, что в отличие от Вест-Пойнта она имеет очень высокий научно-исследовательский потенциал. Академия Жуковского участвовала в разработке всех авиационных изделий, которые были когда-то созданы в Советском Союзе. Это влияние до сих пор положительно сказывается на характеристиках этих летных изделий. И вдруг мы лишаемся академий Жуковского и Гагарина!

Есть еще одна статья в газете «Известия» от 16 марта 2012 года под названием «Аэрофлот начинает акцию „Приведи друга в летчики“». За это бещают большие бонусы. Например, я агитирую Петра Степановича Дейнекина прийти в «Аэрофлот» и за это получу 150–200 тыс. рублей. А Петру Степановичу сразу выдадут 400 тыс., если он начнет летать на самолетах. Вы понимаете, ежегодно летчики нужны на Airbus A320, Airbus A330 и на «Суперджет». «Аэрофлоту» ежегодно требуется 200–250 пилотов. А где их взять?

В Госдуме сейчас на полном серьезе обсуждается вопрос о найме летчиков-гастарбайтеров. Значит, мы должны нанимать пилотов в других странах. Например, как Нигерия. Не могу понять: Тамбовское высшее военное авиационное училище летчиков имени Расковой уничтожено в 1995 году, Балашовское высшее военное авиационное училище летчиков имени главного маршала авиации Новикова — в 2001–2002 годах, Качинское высшее военное авиационное ордена



Ленина, Краснознаменное училище летчиков имени Мясникова — в 1997 году, Оренбургское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков имени Полбина — в 1993 году. Кто же будет готовить летчиков?

Сегодня здесь присутствует много должностных лиц. Из выступлений мы должны понять, какова потребность в летном составе и инженерах, сколько реально будет выпущено специалистов в этом году. В итоге мы должны иметь новый документ для отправки Президенту Российской Федерации.

На этой неделе в нашу Комиссию пришел ответ из Аппарата Правительства Российской Федерации от 12 марта 2012 года на наш запрос по поводу судьбы Военной академии воздушно-космической обороны (ВА ВКО). Ответ составлен доктором, профессором, членом экспертного совета по воздушно-космической обороне Хюпененом. Он здесь присутствует или нет? Позавчера был. Военную академию воздушно-космической обороны постигла такая же участь, что и Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина и Военную воздушно-инженерную академию имени профессора Н.Е. Жуковского. Причем письмо содержит необъективную информацию, а по ряду моментов вводит в заблуждение Президента Российской Федерации, Верховного главнокомандующего РФ относительно причин, обуславливающих решение об их ликвидации. Мне очень хочется посоветовать профессору Хюпенену этот документ направить в Генеральную прокуратуру.

Я еще хотел бы доложить о реакции Правительства Российской Федерации на все наши обращения. Было дано задание товарищу Патрушеву, секретарю Совета безопасности, разобраться в происхождении. Вот документ, вы должны

о нем знать. По оценке Минобороны России: «Учебно-материальная база и инфраструктура указанных академий морально и физически устарели, значительная часть профессорско-преподавательского состава находится в предпенсионном или пенсионном возрасте, что негативно сказывается на уровне учебно-методической работы». Вот такая оценка была дана с согласия Генерального штаба и, конечно, с согласия Главкома ВВС. Мы должны сравнить этот документ с теми документами, которые разрабатываются в Департаменте образования Министерства обороны.

Извините меня, пожалуйста, если я немножко говорил не по теме, но ей-богу, я это все делал от души. Из опыта всей своей жизни, которую я посвятил авиации и космонавтике. Спасибо вам большое.

#### **А.Н. Каньшин**

— Спасибо, Алексей Архипович. Я хотел бы, уважаемые товарищи, информировать вас о том, что в раздаточных документах имеется ксерокопия нашего обращения к министру обороны от имени Комиссии, ответ Министерства обороны и анализ, проведенный группой экспертов под руководством генерал-полковника Хюпенена. То есть экспертиза по академиям Гагарина и Жуковского, которую мы передаем в Совет безопасности.

Алексей Архипович затронул вопрос материально-бытового обеспечения наших летчиков. Сейчас послушаем представителей гражданской авиации, хотелось бы узнать, как обстоят дела с летным составом. С военными летчиками положение катастрофическое. Хотя даются огромные премиальные, мы думаем, что их выплата скоро закончится. А должностные оклады и оклады по воинскому званию по-прежнему маленькие. А ведь только они влияют на пенсию.

Совсем недавно слушали вопрос о выполнении программы обеспечения жильем военнослужащих. Протицирую Президента Российской Федерации В.В. Путина, когда он с Газпромом разбирался: «Не можем ни шиша разобратся». По нашим сведениям и по данным Совета Федерации, на выделенные деньги было закуплено более 100 тыс. квартир, а заселено лишь около 20 тыс. Почему? Ответа нет. Мы сюда приглашали ответственных людей Минобороны, но они ускользнули. В сегодняшней газете «Тверская, 13», а это печатный орган правительства Москвы, опубликован материал под названием «Магия цифр и реальные дела». Рекомендую ознакомиться.

Приведу еще один пример негативного отношения к летчикам. В Общественную палату РФ поступило письмо из Тверской области, в котором сообщается: авиационная база находится в Мигалове, а летчикам дают квартиры за 70 км. Ну, если в военной авиации так дают квартиры — мы представляем себе, в каком состоянии боевая готовность у «сухопутчиков» или инженеров!

Спасибо, Алексей Архипович! Вернемся к гражданской авиации, которой занимается Министерство транспорта. Позвольте предоставить слово Андрею Геннадьевичу Шныреву, заместителю директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России. Следующим выступает Петр Степанович Дейнекин.

#### **А.Г. Шнырев**

— Спасибо, Александр Николаевич. С горечью выслушал выступление Алексея Архиповича как в части, касающейся обеспечения наших летчиков, летчиков-космонавтов, которые, безусловно, являются нашей гордостью, так и положения с летными училищами. Но я бы хотел

сказать о том, что делается у нас в гражданской авиации, потому что Министерство транспорта у нас занимается именно этим. Действительно, мы часто слышим из расследований катастроф и из средств массовой информации, что человеческий фактор является одной из главных причин авиационных происшествий. Основная часть нашей работы по обеспечению безопасности полетов направлена на совершенствование подготовки и переподготовки авиационного персонала, контроля его деятельности.

В конце 1990-х — начале 2000-х в связи с резким падением объемов перевозок у нас образовался большой профицит воздушных судов и авиационных кадров. В то время наши училища выпускали пилотов со значительным избытком, большинство из них не могли сразу найти работу. Парируя ситуацию, несколько сократили выпуск. С 2006—2007 годов мы приняли ряд мер, направленных в первую очередь на увеличение финансирования летных училищ и закупки воздушных судов и тренажеров. Нам удалось сохранить все наши летные училища. Сейчас они работают крайне интенсивно и мы будем наращивать их потенциал.

По сравнению с тем как было в Советском Союзе, уклад экономики у нас сильно изменился. Это потребовало существенной переработки нормативно-правовой базы в части воздушных кадров. Не так давно были изданы правила, которые устанавливают международные требования к авиационному персоналу. Это вызвало необходимость почти трехкратного увеличения объема подготовки наших коммерческих пилотов. Сейчас и набор в училища, и объем подготовки возросли приблизительно в три раза. Таким образом, по нашей оценке, почти на порядок увеличилась суммарная трудоемкость обучения летчиков.

**А.Н. Каньшин**

— А на качестве это сказывается?

**А.Г. Шнырев**

— Каждый пилот у нас сейчас обучается по программе, почти вдвое превышающей по количеству часов ту программу, которая была в Советском Союзе. Считаю, что и качество подготовки, и индивидуальные навыки пилотов улучшились, увеличилось их количество. Государство выделяет на обучение летного состава огромные средства — оно ведь стоит очень дорого. Однако требуется значительно увеличить финансирование. Здесь выручает развитие частногосударственного партнерства. Ведущие авиакомпании стали создавать свои летные школы, которые взаимодействуют с нашими летными училищами. Это поможет молодым пилотам быстрее вписаться в реальные системы управления безопасностью полетов конкретных авиакомпаний и повысит общий уровень безопасности.

Кроме того, два года назад введены требования к тренировкам коммерческих пилотов, их переподготовке, контролю навыков и знаний этих летчиков. Интересно, что наши стандарты даже жестче соответствующих установок Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и аналогичны требованиям ведущих авиакомпаний мира.

Нельзя не отметить, что проблем с пилотами коммерческой гражданской авиации нет в странах с развитой авиацией общего назначения. В Соединенных Штатах, по моим данным, почти 700 тыс. летчиков. Из них порядка 200 тыс. имеют подготовку, вполне перекрывающую требования по налету и допускам, которые установлены для коммерческих пилотов. Это позволяет государству не вкладывать огромные деньги в обучение летного состава и гражданской, и военной

авиации. Авиация общего назначения развивается и у нас в стране, поэтому ей также стали уделять достаточно много внимания. За последние пять лет фактически в десять раз увеличилось количество гражданских воздушных судов, зарегистрированных в государственном реестре и принадлежащих авиации общего назначения. Это наш кадровый потенциал. В ближайшее время предстоит довести до конца процесс внесения в воздушный кодекс изменений, закрепляющих нововведения. Разработан проект соответствующего федерального закона.

В заключение хотел бы еще раз поблагодарить организаторов сегодняшнего совещания за то, что мы затронули эту проблему, и высказать одно маленькое пожелание. Очень часто мы слышим, что у нас все плохо, все ужасно, и все никуда не годится. И иногда это действительно так. Но если мы хотим идти вперед, то нам надо смотреть, как именно мы можем улучшить ситуацию. Сделано действительно много, и предстоит еще много сделать.

Очень буду рад услышать конкретные и обоснованные предложения, реализация которых способствовала бы нашему движению вперед. Благодарю за внимание.

**А.Н. Каньшин**

— Спасибо, Андрей Геннадьевич. Я хотел бы, пользуясь случаем, уточнить у вас некоторые моменты. Здесь присутствует Олег Георгиевич Старчевой из Росавиации. Он попросил слово в конце, но, может быть, этот вопрос касается и вас. Или, может быть, Госавианадзора. Скажите, пожалуйста, в какую сумму обходится государству подготовка одного летчика?

**А.Г. Шнырев**

— Подготовка оценивается в сумму от 3 до 3,5 млн рублей.

**А. Н. Каньшин**

— Сколько лет летчик учится?

**А. Г. Шнырев**

— От трех до пяти с небольшим лет.

**А. Н. Каньшин**

— А сколько сейчас в среднем получают наши летчики в гражданской авиации?

**А. Г. Шнырев**

— В ведущих авиакомпаниях цифры 300–400 тыс. рублей вполне реальны.

**А. Н. Каньшин**

— Каков конкурс сегодня в летные училища в среднем по стране?

**А. Г. Шнырев**

— Наверное, более точно скажут представители университетов, но он вырос, 4–5 лет назад составлял меньше единицы, сегодня почти 4 человека на место.

**А. Н. Каньшин**

— И еще один вопрос. Насколько мы владеем данными (они были опубликованы): командиру экипажа самолета, который разбился под Тюменью, было 28 лет. Как, на ваш взгляд, это хорошо или плохо, что командиры экипажей настолько молоды?

**А. Г. Шнырев**

— На самом деле для того типа самолетов, на который его направляли, этот возраст вполне подходящий. Как знают специалисты, занимающиеся организацией летной работы, все зависит от качеств конкретного человека.

**А. Н. Каньшин**

— К сегодняшним слушаниям приковано внимание нашего общества, мне уже

с утра звонили, я дал интервью по данному вопросу. Многие из нас летают. Летают наши дети, внуки, родные и близкие. И все переживают, все испытывают страх. И всех волнует вопрос, не снижается ли уровень ответственности, в том числе у командиров экипажей гражданских судов? Они же отвечают не только за свою жизнь, но и за жизнь многих людей. Может, у присутствующих общественников, журналистов есть вопросы к Андрею Геннадьевичу, связанные с безопасностью полетов и подготовкой экипажей. Нет? Хорошо. Если будут, то прошу задавать их в процессе слушаний.

Слово для выступления предоставляется генералу армии П. С. Дейнекину, Главнокомандующему ВВС в 1992–1998 годах, Герою Российской Федерации, заслуженному военному летчику СССР, доктору военных наук, профессору, председателю Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиация).

Прошу подготовиться Юрия Викторовича Федюшина. Пожалуйста, Петр Степанович.

**П. С. Дейнекин**

— Спасибо. Уважаемые коллеги, а если хотите, то и дорогие друзья, я в прошлом пилот советского «Аэрофлота», много летал на ЛИ-2. Кто здесь из моих ровесников сидит, они знают, что мы прекрасно понимали, что такое гроза, не имея на борту локатора. Мы хлебали все обледенения, знали, где можно пройти, не леденея, сохранить жизнь экипажу, себе и пассажирам. А потом стал воякой, и тот заряд, который я получил в гражданском воздушном флоте, помог мне не звать горя в дальнейшей летной подготовке, независимо от типа той машины, которую было доверено эксплуатировать.



И все-таки я скажу пару слов о разгроме военной авиации России. Я хотел бы, чтобы Александр Николаевич и Алексей Архипович слышали, поэтому взял паузу. Я хочу сказать о разгроме без единого выстрела Военно-воздушных сил Российской Федерации в мирные дни. Забить последний гвоздь в крышку гроба Военно-воздушных сил мешает только указ Президента от 12 марта, в котором он объявил в этом году на государственном уровне отметить 100-летие Военно-воздушных сил. Именно в августе 1912 года были изданы все необходимые документы, Государственной Думой подготовлен закон и государь его утвердил, а в Генеральном штабе была создана специальная структура.

Великий князь Александр Михайлович, вице-адмирал, моряк, сказал в 1910 году знаменитую фразу: «Воздушный флот России должен быть сильнее воздушного флота наших соседей». Эти слова понятны каждому, кому небезразлична безопасность нашей Родины в военной сфере. Полагаю, что в плане спасения Военно-воздушных сил может выручить только замена тех руководителей, которые занимаются их реформированием.

Теперь о гражданской авиации. Мне как бывшему командиру корабля стыдно признавать, что виновниками тяжелых летных происшествий становятся именно командиры судов — основные должностные категории в воздушном флоте. Вспомните Донецк, Смоленск, Тюмень, Петрозаводск. Эти и многие другие тяжелые летные происшествия случились потому, что командир воздушного судна перестал быть личностью. Его можно сравнить с рабочим на галерах. Здесь называли размер заработной платы пилотов в 300–400 тыс. рублей. Я не верю в такую зарплату. Может быть, инструкторы на тяжелых воздушных

судах иностранного производства и получают такие деньги. Но так работать можно недолго. Дело в том, что летные экипажи у нас эксплуатируются беспощадно. Менеджеров, которые руководят авиационными компаниями, я уже называю не работодателями, а рабовладельцами. Применяются полубандитские приемы, чтобы окончательно отжать соки у летных экипажей и командиров кораблей. Повторяю, пилоты перестали быть личностями. Не могу понять, как может командир воздушного судна, идя на борт и видя, что у него под ногами чавкает слякоть, допустить его вылет. Не умея летать на обледеневшем самолете, он разбивается сразу после взлета.

Я считаю, что целесообразно восстановить ту систему подготовки летных кадров, которая у нас существовала до развала Советского Союза. Были специальные школы ВВС, учрежденные постановлением Совнаркома, подписанным Молотовым в 1940 году, по ходатайству выдающегося летчика-испытателя Михаила Громова и помощника начальника Генерального штаба РККА по авиации Якова Смушкевича. Эти школы были открыты в столицах союзных республик и в двадцати крупных городах. Они подготовили для службы в авиации около 40 тыс. молодых ребят. Среди них — маршал авиации Александр Волков, министр гражданской авиации СССР в 1987–1990 годах, 18 космонавтов, наиболее популярным из которых считается Владимир Александрович Шаталов, десятки тысяч летчиков-испытателей, в том числе Эдуард Ваганович Елян, Александр Саввич Божевец. Кто-то из выпускников школ преуспел на другом поприще: знаменитый бас Борис Штоколов, Степан Микоян, братья Вайнеры. То, что закладывалось в юном возрасте, осталось на всю жизнь.

Сейчас у нас около восьми специальных школ и интернатов с первоначальной летной подготовкой. Я бы полагал целесообразным ходатайствовать перед Президентом о расширении и восстановлении системы летных школ. Ну, а дальше следуют училища и то, что осталось от двух академий — имени Жуковского и имени Гагарина. Процесс остановить еще не поздно, этот разгром связан с погоней за теми дворцами и фондами, которые занимали наши академии в Москве, и с переводом их в Воронеж. В подмосковном Монино не худшие условия и учебная база не уступает воронежской. Но самое главное, что мозги утрачены, а их придется долго выращивать. Взять летчиков очень просто, не надо нигде их за границей набирать. Объявить набор среди московских таксистов, и через полгода мы получим прекрасных пилотов. Они знают мотор, они знают радио, они знают навигатор. Они умеют тормозить, они следят за керосином. И количество пробок в Москве уменьшится. И мы получим классных пилотов. Причем с очень высоким быстродействием.

Однажды на крупном юбилее Алексею Архиповичу Леонову дали слово. Он встал и сказал: «Дорогие товарищи, я не могу выступать раньше Главного командующего Военно-воздушными силами». Мне, конечно, было очень лестно, потому что он старше и умнее. Но его прием я позволю к себе применить. Уважаемый Александр Николаевич, у меня просьба. Рядом со мной находится заслуженный пилот СССР, начальник Главного управления «Аэрофлота» СССР **Жорж Константинович Шишкин**. Я бы очень просил, чтобы он выступил перед тем товарищем, которого вы предупредили. Доклад закончен. Спасибо.

#### **А.Н. Каньшин**

— Думаю, Юрий Викторович не обидится, если мы предоставим слово **Жоржу Константиновичу Шишкину**? Давайте подготовим от имени всех участников общественных слушаний открытое письмо Президенту Российской Федерации и опубликуем его в СМИ, об этом говорил и **Алексей Архипович**.

#### **П.С. Дейнекин**

— Не разворачивать же нам лагерь, чтобы у нас отбирали бортпайки, яйца и те деньги, которые мы собирали. **Жорж Константинович**, извините, что так эмоционально. Он у меня спрашивал: «Что же вы такие слабаки, герои?» Вроде того что мы неспособны за себя постоять. А мы просто воспитаны по-другому, мы можем постоять за себя в бою, но не в кабацкой драке.

#### **А.Н. Каньшин**

— А сейчас мы стоим не за себя, а за наших людей, за наше Отечество. Мы же не просим ничего для себя, мы акцентируем внимание общества и высшего руководства страны на проблеме исключительной важности и если она не будет решена, нас ждет беда. Это первое. Если вы не возражаете, мы подготовим, обратимся к вам, и кто хочет, пожалуйста, подпишите. Есть такая у нас форма. Я думаю, что в любом случае нас услышат. Второе. Я хотел бы обратить внимание, особенно государственных чиновников, тех, кто отвечает, с одной стороны, за подготовку экипажей, а с другой — за безопасность полетов, вот этих менеджеров. Вы сказали ключевую сегодня фразу — командир корабля перестал быть личностью. Не знаю, согласятся или не согласятся с вами другие ответственные люди, я думаю, согласятся. И ваш опыт, и авторитет, и должность

сегодняшняя позволяет сделать такой вывод. Скажу по себе, я летаю очень много, в том числе и за границу, и я перестал летать с иностранными экипажами, стараюсь летать на воздушных судах «Аэрофлота». И вот то, что вы сейчас сказали, в последнее время действительно наблюдается. Третье. Как сделать так, чтобы все-таки преваляющим фактором была не прибыль в авиации, а безопасность наших людей?

### **П.С. Дейнекин**

— Александр Николаевич, предлагается всех менеджеров, руководителей авиационных компаний, если они не профессиональные летчики и не имеют опыта летной работы, обязать в течение полугода пройти обучение хотя бы на пилота-любителя, сдать экзамены и получить соответствующую лицензию. Вы меня извините, когда мне было 24 года, я летал на ТУ-104. Тогда уже шла борьба, какую норму налета установить: 75 или 90 часов ежемесячно. Мы летали «на руках», а не за электронной кабиной. В этом есть свои тонкости, но не об этом сейчас речь. Так вот, старики были за то, чтобы налетать по 90 часов в месяц и получить приличную пенсию по среднему заработку. А молодежь говорила: «По 90 часов летать ежемесячно в течение 20 лет, а потом тебя выбросят, наполовину парализованного и ты никому не будешь нужен со скромной пенсией, это невозможно». Можно летать в летний сезон 90 часов в месяц, но всю жизнь нельзя. Поэтому у меня предложение: экономического менеджера следует посадить на тренажер, в «Аэрофлоте» он есть, и пусть он налетает на тренажере 90 часов в месяц. И не возить его на работу в «Мерседесе» или «Ауди», пусть сам добираться по пробкам 3 часа, и переживает, как бы ему не опоздать на предполетную подготовку.

Я считаю, что руководить должны люди, которые понимают, чем они занимаются. А у нас, куда ни посмотришь — гинеколог ведает сельским хозяйством, мебельщик — Минобороны. Доклад закончен.

### **А.Н. Каньшин**

— Финансист руководит сегодня Минздравсоцразвития. Но я хотел бы еще раз обратить внимание присутствующих государственных чиновников на вопросы, которые поставили выступающие. В частности, мы просим представителей Минтранса передать в Общественную палату РФ законопроект о внесении изменений в Воздушный кодекс для проведения соответствующей экспертизы. Но поскольку законопроект опубликован на сайте Государственной Думы (его номер 3666), мы его обязательно посмотрим. Слово предоставляется начальнику Управления летной службы Министерства гражданской авиации СССР в 1974–1985 годах, заслуженному пилоту СССР Жоржу Константиновичу Шишкину.

### **Ж.К. Шишкин**

— Спасибо, Александр Николаевич. Все, что сказал Петр Степанович Дейнекин о подготовке и состоянии ВВС, в полной мере относится и к системе управления гражданской авиацией. Я хочу обратить ваше внимание на ключевые моменты, о которых сегодня было сказано: ставится задача уменьшить государственные расходы на образование и подготовку летного состава. Прозвучали и выступления, которые приравнивали по количественным и качественным показателям подготовку водителей грузовиков, автомобилистов и летного состава. Это оскорбительный нонсенс. Такие подходы привели к тому, что Минтранс, орган государственного управления в гражданской авиации, начал

проводить совещания по отмене высшего образования в области подготовки летного состава. Затем систему предлагают строить на том, чтобы, отменив высшее образование, перевести на коммерческую основу. И дальше мы выходим на ситуацию, при которой государство вообще не вкладывает средства в подготовку летного состава гражданской авиации. Это абсурд.

Я предлагаю пересмотреть существующую систему вертикальной интеграции профессионального летного образования в средних и высших училищах, создать единую, как в ВВС, вертикаль образования во главе с Ульяновским высшим авиационным училищем гражданской авиации (УВАУ ГА). На него замкнуть четыре средних училища — Актюбинское, Бугурусланское, Краснокутское, Сасовское. Первоначальное летное образование в Санкт-Петербурге прекратить. Это вызовет страшное возмущение руководства города, но считаю, сегодня нужно быть ответственным перед государством, а не перед региональным бюджетом.

С одобрения Минтранса среднее профессиональное образование разрешили начинать в колледжах — филиалах Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации в Красноярске, Якутске, Хабаровске. То есть скоро дойдем до подготовки летчиков в сельских школах вместо того, чтобы консолидировать все в единых руках, как положено в армии, в ВВС и в гражданской авиации. Должна быть единая вертикаль в методике управления производством, в методических подходах, учебных центрах.

Необходимо также провести анализ потребностей в пилотах гражданской авиации хотя бы на ближайшие пять лет. По моей оценке, для страны необходимо не более 800 человек в год. С этой задачей справится объединенный центр во главе

с Ульяновским высшим авиационным училищем и четырьмя средними училищами. Что касается начального профессионального образования через авиационные учебные центры и аэроклубы. Они имеют право на существование, но пилот-профессионал должен проходить подготовку в настоящем летном коллективе, где его научат работать в необычных, опасных, неземных условиях. Я имею в виду прежде всего предложенную мной образовательную вертикаль. Все здесь присутствующие начали летать с 18 лет, а может быть, и раньше. Командирами стали в 20—22 года. А сейчас спорим, 28-летний командир — много это или мало. Это прекрасный возраст для командира судна такого класса.

Необходимо также пересмотреть потребность учебных заведений в самолето-вертолетном парке, тренажерных центрах, в количестве инструкторского и профессорско-преподавательского состава. Предлагается сертифицировать Бугурусланский школьный учебный аэродром, созданный в свое время как запасной пункт управления. Это позволит использовать площадку для круглосуточной, круглогодичной работы. Следующее — обчислить экономику всего этого дела. Потому что средств сегодня предостаточно. На одном из совещаний министр транспорта, уважаемый И. Левитин заявил: «Мы в Бугуруслан вложили столько средств, что там, наверное, уже золотые купола». Наверное, у кого-то есть такие купола.

Полагаю целесообразным: предоставить право ректорам высших учебных заведений использовать внебюджетные средства, возродить военные циклы и кафедры в гражданских училищах. Всего мы имеем двадцать согласованных с экспертами предложений.

Обращаю внимание на предложения по совершенствованию нормативной базы. Считаю, что нынешние



законы не приспособлены для обеспечения безопасности. Новые федеральные авиационные правила не имеют разделов по конкретной организации летной работы. Методическая деятельность, вопросы классности, принятие решения командиром перед взлетом и на посадку — все отдано на откуп авиакомпаний. А кто в этих авиакомпаниях сидит? К примеру, уточняем у руководства компании, почему в Петрозаводске пилот не смог пойти на посадку? Выясняется, что летчик в жизни никогда таких метеоусловий не видел. Я могу напомнить, что в свое время мы приказом министра гражданской авиации Бориса Павловича Бугаева ввели тренировочные минимумы. Тестировали летчиков в условиях, которые хуже минимума, разрешенного в транспортных полетах. Пассажиры не летали, рейсы отменялись, а мы со специально подготовленными инструкторами тренировали летчиков в реальных метеоусловиях! Теоретики, которые говорят, что современные тренажеры на 99% обеспечивают подобие реальных условий, не учитывают психофизиологические нагрузки настоящего полета. В действительности капитану после принятия решения нужно максимум за три секунды выполнить маневр.

Так вот, относительно нормативной базы докладываю вам, уважаемые коллеги: сегодня на борт в левое пилотское кресло командира корабля может попасть человек, не имеющий ни среднего, ни высшего специального профессионального образования. По нашим федеральным правилам обладателю свидетельства не требуется иметь такое образование. И это уже реальность, и когда я выступаю перед коллективом и руководством авиакомпаний, я призываю их пересмотреть условия, установить контроль за таким летным составом, который может просочиться в пилотское кресло.

Таким образом, завершая свое выступление и экономя время, я сообщаю, что наши предложения будут переданы в Комиссию Общественной палаты РФ, заместителю руководителя Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Олегу Георгиевичу Сторчевому я уже их передал. Мы, ветераны, готовы работать плотно по всем направлениям, дабы провести в жизнь и наши мероприятия, и те рекомендации, которые ранее были приняты. Но еще раз хочу повторить ваше заявление, Алексей Архипович, о том, что нужно вводить систему контроля за реализацией предложений общественности, каким образом они учитываются. Если просто выбрасываются — значит, надо навести порядок с этими чиновниками вплоть до отстранения от должности без права ее занятия на все последующие времена. Спасибо.

#### **А.Н. Каньшин**

— Спасибо. Мы сейчас договорились о том, что наши эксперты подготовят письмо на имя Президента Российской Федерации. А вас, Петр Степанович и Жорж Константинович, прошу подключиться через некоторое время к его окончательной доработке. Мы обратимся ко всем менеджерам, руководителям авиационных компаний с теми вопросами, которые сегодня были поставлены. Именно они отвечают за этих летчиков, за их отдых, организацию труда, медицинское обеспечение, в конечном счете за безопасность наших граждан. Многие авиакомпании частные, а «Аэрофлот» представляет собой открытое акционерное общество. Но мы постараемся взять на общественный контроль эти вопросы и попросим руководителей авиакомпаний информировать нас о тех мерах, которые они предпринимают в области безопасности полетов.

Позвольте предоставить слово для выступления заместителю начальника Управления государственного надзора за деятельностью гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Госавианадзор) Юрию Викторовичу Федюшину.

### **Ю.В. Федюшин**

— Добрый день, уважаемые коллеги. Считаю, что безопасность полетов гражданской авиации в последнее время у нас находится на низком уровне. По этому вопросу мы догоняем африканские страны. Вот цифры за два текущих года. В 2012-м — одна катастрофа, 33 погибших, в 2011-м — одна катастрофа и одна авария. 265 инцидентов в 2012 году, 259 — в прошлом. Два ЧП — прошлый год, в этом году — пять, 34 повреждения воздушного судна, стоящего без экипажа, в этом году, 30 — в прошлом. За последние десятилетия цифры показывают недопустимо низкий уровень безопасности. Почему так происходит? Думаю, что добавить к выступлению Жоржа Константиновича Шишкина нечего. Он практически все сказал. Налицо потеря профессионализма, преемственности поколений, утрата инструкторского состава, знаний. Я приведу пример, как становятся сейчас инструкторами: в декабре переучился, в середине января отлетал программу справа (вторым пилотом), к концу января он уже командир, в феврале — инструктор.

Бумагами, руководствами невозможно что-то предусмотреть. В наше время инструкторы были подготовлены так, что, приходя, например, из Актюбинского училища (где обучали прекрасно), мы узнавали от инструкторов в отрядах такие особенности самолета, что воспринимали их как новшество. В отличие от крупных ведущих авиакомпаний страны, в которых был собран весь интеллектуальный

и инструкторский потенциал, в подавляющем большинстве остальных, которые работают на периферии, практически все утрачено.

Погибшему в Тюмени молодому пилоту, фактически мальчику, никто не мог подсказать, что поведение современного тонкого профиля крыла критично даже к небольшому инею. При использовавшейся несовершенной противообледенительной системе надо быть очень внимательным. Пилот посмотрел на крыло снизу — вроде все нормально, не надо поливать. Ошибся. Есть такие тонкости, которые в современной системе подготовки не передашь. Я на Севере 25 лет отработал, все в снегу там было. Почти все прощала прежняя техника с широким неэкономичным профилем крыла. Но даже в таких условиях нас инструкторы отряда обязательно учили скорость держать, работать подкрылками в несколько приемов. Раз уж некому обливаться самолетом реагентом, некому очищать от инея, умей эксплуатировать технику в любых режимах. Не дай бог, там автопилот включить так рано, как делали в Тюмени. Повторяю, таким тонкостям сегодня не обучают. Поэтому утрата вот этого инструкторского профессионализма — тоже человеческий фактор — одна из причин последних катастроф в Донецке, Сочи, Перми.

Почему не выполняются рекомендации Комиссий по расследованию катастроф и Межгосударственного авиационного комитета (МАК)? Думаю, что в основном из-за ориентации на коммерческую основу, поскольку выполнение рекомендаций требует больших финансовых средств. В небольших компаниях, а в некоторых из них официальную зарплату не платят по полгода или периодически заносят ее в конвертах, таких возможностей нет. Дело и в летчиках. В такие фирмы набирают летный



персонал по остаточному принципу. Все сливки забирают большие авиакомпании. Поэтому необходима государственная поддержка.

Госавианадзор за последний год проверил 25 из 34 авиационных учебных центров (АУЦ). В этом году завершим все остальные. Практически везде одни и те же замечания. Программы подготовки устаревшие, в них не внесены положения современных нормативных документов. Тренажеры устарели, а мы на них подтверждаем летный минимум. Не могу себе представить, что, как упомянул Жорж Константинович, для подтверждения минимума для Ту-134 на тренажере необходимо переучиваться после реального самолета. А потом опять возвращаться на современную машину.

Надо возродить тренировки в естественных условиях хотя бы раз в год по три захода. Нынешний 28-летний командир после училища не имеет навыков выпускников Актюбинского или Кировоградского училища прежних лет. Тогда мы становились командирами в 24–25 лет на технике того же класса, а в 27 уже были комэсками, как я. Сегодня же училище дает только минимальный налет, соответствующий требованиям ИКАО. Доучивает авиапредприятие. Инструкторский состав в больших авиакомпаниях грамотный. Приезжаешь за Урал — другая картина. Комэскам ставятся задачи за три месяца подготовить двадцать экипажей. Реальные цифры — 100 часов налета, 280 часов рабочего времени за три месяца на одного инструктора — свидетельствуют об огромном перенапряжении. Где уж говорить о качестве подготовки. Практически все АУЦ не контролируют организацию методической работы. Документами сейчас это не предусмотрено. Все отдано на откуп авиакомпаниям. Нет документов, регламентирующих подтверждение

квалификационного уровня инструкторов. Нужно базу данных пилотов-инструкторов создавать в Росавиации и в Ространснадзоре.

Далее хочу сказать о подготовке и переподготовке на воздушных судах западного производства. После сочинской и пермской катастроф Госавианадзор и МАК выработали много рекомендаций. К сожалению, эта техника новая для нас. В нее заложена новая философия работы. Были трудности с английским языком, с компьютером. Потом пришла молодежь без этих недостатков, но, наоборот, не имеющая навыков хэндинга (ручного управления). Мальчика, привыкшего давить на кнопки, ставят командиром. А он не может зайти на посадку с минимальной автоматизацией. По старинке западные инструкторы на тренажерах в отношении наших летчиков по-прежнему обращают внимание больше на английский и компьютерную подготовку, а не на искусство пилотирования с минимумом приборов.

В подготовке к управлению воздушными судами западного производства в АУЦ выявляются постоянные системные нарушения. Инструкторы в периферийных авиакомпаниях часто не имеют разрешения на обучение, нет официального программного обеспечения. В частности, программы для тренировки и обучения на конкретных типах самолетов скачаны нелегально. В некоторых АУЦ, имеющих право подготовки летного состава на воздушные суда западного производства, отсутствуют компьютерные и методические классы, практически нет пособий. Люди учатся на том, что достанут в Интернете.

По аварийно-спасательной подготовке. Показателен пример «Финнэйр». В этой крупнейшей финской авиакомпании используется современная система аварийно-спасательной подготовки

экипажей. Элементы конструкции борта, двери размещаются в специальном бассейне, есть возможность отрабатывать практически все вводные. У нас же учатся на списанных полуразрушенных самолетах в аэропортах или на тренажерах, на которых не предусмотрена аварийно-спасательная подготовка.

В заключение хочу сказать об уполномоченных органах в области гражданской авиации. И в Росавиации, и Ространснадзоре, и Госавианадзоре не хватает настоящих специалистов. Почему? Запрещают летать. Считают, что это коррупционная составляющая. В отношении летного состава это нонсенс! Везде в мире летают. Ну не все же у нас коррупционеры, есть же и честные люди! Мы раньше летали по 80 часов в месяц, из них только 20 часов оплачивались. Летный состав сейчас не идет к нам, Росавиация оголена. Если к последнему осенне-зимнему периоду было отдано приказом 13 летающих, к весенне-летнему — всего лишь два. Также и в Госавианадзоре. В центральных управлениях наберется еще несколько человек, а на периферии, в территориальных органах нет вообще. Нет знания английского языка, западных самолетов. Не выделяются деньги на обучение инспекторского состава. Молодежь не идет, потому что платят мало, а летать не дают. Приходят пенсионеры по доброте душевной. Таким образом, если не решить эти вопросы в ближайшее время, считаю, мы потеряем контролирующие органы в гражданской авиации, а авиакомпания уйдут на регистрацию в западные страны. Уже сегодня практически все самолеты зарегистрированы за рубежом. Все, спасибо.

**А. Н. Каньшин**

— Спасибо, Юрий Викторович. Я вас попрошу — задержитесь после окончания,

посоветуемся с нашими экспертами. Андрей Геннадьевич, хочу к вам обратиться. Сейчас мне принесли материал, он опубликован в газете «Известия» и на сайте в Интернете. Называется «Российские пилоты: мы будем вас убивать, россияне». В нем говорится, что пилоты гражданской авиации раскритиковали поправки, внесенные Минтрансом в один из ведомственных приказов. Согласно документу, при дневном полете экипаж комплектуется двумя пилотами, а не тремя. Причем дневными полетами считаются практически все рейсы. В результате этих манипуляций рабочий день летчика увеличивается до 14 часов. Можете прокомментировать это?

**А. Г. Шнырев**

— Мне вчера довелось комментировать этот материал. Но документом его назвать не могу по причине того, что тех пилотов, которые его написали, никто не видел и не знает. Это переписка в Интернете, причем статья достаточно хорошо, эмоционально написана, но к делу никакого отношения не имеет. В соответствии с приказом Минтранса № 139 изменение коснулось увеличения налета с 880 до 900 часов. Что касается дневного и ночного времени, то последнее изменение в воздушном законодательстве было в 2008 году, т.е. четыре года назад. И то больше касалось технических моментов. Порядок оплаты работы в ночное время определен Трудовым кодексом, а ночная смена — это смена, больше половины времени которой приходится на ночное время, т.е. с 22.00 вечера до 6.00 утра по аэродрому вылета. Понятно, человеку хочется спать в том месте, где он больше привык. Поэтому это письмо не имеет никакого отношения к существующим реалиям.

**А.Н. Каньшин**

— Спасибо, вы нас успокоили.

**П.С. Дейнекин**

— Извините, Андрей Геннадьевич — госчиновник, он не может говорить правду, иначе лишится работы.

**А.Н. Каньшин**

— Мы это понимаем.

**П.С. Дейнекин**

— Я поясню. Первое. В качестве одного из способов увеличения прибыли в одной из самых крупных авиакомпаний выбрали уменьшение отпуска летных экипажей. Хотя нужно летчикам дважды давать отпуск. Второе. О какой ночной смене идет речь, не путайте вы пилота с домохозяйкой. Есть же перекидной календарь, неужели тяжело глянуть и посмотреть, когда заход солнца и когда рассвет. Есть же астрономические показатели, по которым и надо работать. Вы же пилотируете корабль. За спиной сидит двести человек, это надо понимать.

**А.Н. Каньшин**

— Это у Савельева в «Аэрофлоте»?

**П.С. Дейнекин**

— Да, у Савельева.

**А.Н. Каньшин**

— Петр Степанович, спасибо. У меня вопрос к вице-президенту Общероссийского общественного объединения «Профсоюз летного состава России» (ПЛС России) Олегу Андреевичу Приходько: «Какова сейчас пенсия летчиков?»

**О.А. Приходько**

— Если позволите, я сначала остановлюсь на вопросе безопасности полетов. В прошлом году мировая авиация

буквально праздновала самый безопасный год в истории — всего 506 погибших. Но дело в том, что 119 из них погибли в России! А ведь доля нашей страны в международных перевозках — 1,7%. Вот реальный уровень безопасности наших полетов. Мы уже обогнали традиционно самые опасные страны — Конго и Индонезию. Это продолжается не первый год. Статистика МАК свидетельствует: наша страна «лидировала» в конце списка в 2006-м, 2008-м, 2011 годах. И нынешний год показывает, что происходит то же самое. Налицо системный кризис.

В ходе расследований катастроф почти всегда звучит фраза, что причиной ЧП явился человеческий фактор. Утверждается, что в 80% случаев гибели воздушного судна и находившихся на его борту людей виновен человек. Считаю, что специалисты по безопасности полетов заблуждаются: именно человеческим фактором объясняются 100% трагедий. Ведь предпосылки к любой катастрофе могли быть заложены и конструктором, и чиновником, и недосмотревшим инструктором, и только на последнем этапе — пилотом.

Что делается в мире? Так называемая Система управления безопасностью полетов (СУБП, Safety Management Systems — SMS), которую нам предлагают внедрить, позволяет выявлять все факторы опасности при выполнении полетов, включая производство самолетов, издание нормативных документов, руководство полетной эксплуатацией и др. Этот фактор называется организационным. Потому что над тем классическим человеческим фактором, о котором мы говорим, 20 лет бились в Америке и в Европе с 1970 по 1990 год. Пытались довести человека до такого уровня тренированности, чтобы он не допустил ошибку. Поняли, что это сделать невозможно. Человек работает в среде, где очень много

организационных факторов. И во всем мире с 90-х годов работают не над человеческим фактором, а именно над организационным. Выявляют риски, их причины и устраняют. Это привело к тому, что в Северной Америке и Австралии много лет подряд, слава богу, ни одного погибшего на пассажирских перевозках, доля которых — порядка 45% в общемировом показателе. Это практически абсолютный уровень безопасности полетов.

Нам до этого, к сожалению, далеко. Я сам действующий пилот. Высокая утомляемость и переработка стали обычным делом. Официально летают по 90 часов в месяц. Но есть и неофициальные перелеты с пассажирами, когда пилотов перебрасывают для выполнения рейса. Последний громкий случай — смерть летчика компании «ЮТейр» во время выполнения полета, у этого человека за короткий период был очень большой налет. Отмечается множество случаев инфарктов непосредственно перед взлетом, перед рулением, после взлета, в гостинице после рейса.

Вы знаете, отбирают самых молодых и здоровых в 20 лет. К сорока годам, особенно к 50, биологический возраст пилота, как показывают все медицинские исследования, на 15 лет больше календарного. Летчик в 50 лет сердечно-сосудистыми заболеваниями болеет в 5–6 раз чаще среднестатистического московского мужчины. При этом сейчас на самом деле иницируется постоянное увеличение рабочего времени. Для примера — в ведущих мировых компаниях налет 600, максимум 700 часов в год. Больше никто не летает. В России 900 часов — это практический минимум. Сейчас еще планируют отпуск отменить!

Что касается подготовки пилотов. Есть такой парадокс: считается, что сегодня технических проблем с подготовкой пилотов в России абсолютно нет. Два

года назад была реализована программа переучивания бортинженеров-штурманов в пилоты в связи с массовым переходом на самолеты двухчленного экипажа. На эти цели были выделены государственные деньги. Так как в училищах действительно не хватало самолетного парка для ее осуществления, были подтянуты частные компании. В данном случае говорят о реализации принципа частногосударственного партнерства. Теорию полностью давали в училище, программы и контроль подготовки проводили там же, а непосредственно летную тренировку — в частных учебных центрах.

Частники закупили около 70 прекрасных современных зарубежных самолетов — «Боингов» или «Аэробусов», сертифицированных в России. Так вот, за прошлый год всего 6 человек выпущены этими центрами, поскольку только у небольшой группы людей нашлись потребные личные деньги. Не знаю, какие организационные проблемы мешают использовать задел частных учебных центров. Если в данный момент в государственном училище не хватает самолетов, почему не привлечь эти центры для подготовки пилотов? Самолеты и построенные аэродромы просто стоят, бездействует прекрасный инструкторский состав — не ниже командира эскадрильи и выше. Но разрекламированная система партнерства не работает. Если деньги выделят завтра, через год получим полноценных пилотов с полной 150-часовой летной тренировкой.

Что касается пенсий, то она у летчика абсолютно такая же, что и у всех граждан. Основная пенсия составляет 8–10, максимум 12 тыс. рублей. Согласен с оценкой кадрового голода в Росавиации. Ситуация настолько критическая, что проверку компании, в которой двадцать с лишним «Боингов», приезжает осуществлять

территориальное управление: в основном бывшие милиционеры или таможенники. И эти люди дают заключение о работе компании. В окончательном документе они пишут, что, допустим, отсутствуют подписи в заданиях бортпроводников. Это единственное, что могут сделать проверяющие подобного рода. Невозможно на 25 тыс. рублей взять специалиста в Росавиацию и Минтранс. В работающих авиакомпаниях он получит в десять раз больше. Мы даже занялись несвойственной для профсоюзов работой. Разработали проект указа Президента о финансировании инспекторов в федеральных органах власти на достойном уровне. Цель — привлечь лучших специалистов, как это было в СССР. В этой связи у нас будет просьба донести наши предложения до Президента Российской Федерации. Спасибо за внимание.

**А. Н. Каньшин**

— Спасибо. Итак, пенсия, вы сказали, 8–12 тыс. рублей?

**О. А. Приходько**

— Основная пенсия 8–12 тыс. рублей. Кроме того, удалось принять по нашей инициативе закон № 155, согласно которому добавка к пенсии летчика в зависимости от его трудового стажа составила еще 8–12 тыс. рублей.

**А. Н. Каньшин**

— Итого 20 тыс. рублей?

**О. А. Приходько**

— Максимум 24–25 тыс. рублей.

**А. Н. Каньшин**

— Понятно. У вас на руках второй номер журнала «Офицерское братство», в котором содержатся материалы сравнительного анализа уровня пенсионного обеспечения офицерского состава

в ряде европейских стран. Пенсия российского военного летчика составляет в среднем 500–700 долларов. У генералов и маршалов чуть выше. У норвежского полковника пенсия 8 тыс. долларов, у американского — 7,5 тыс. долларов, у словацкого — 1,5 тыс. долларов, азербайджанского — 1,5 тыс. долларов. Вот и соразмеряйте. Я просил Д. В. Медведева и А. Э. Сердюкова не хвастаться об увеличении военным пенсий в два раза. Полагаю: все идет от одного к другому и не надо только ссылаться на Президента. Надо заставить, чтобы наши ресурсы работали на нас. И тогда будет обеспечена безопасность.

А сейчас слово предоставляется Герою Советского Союза, генерал-полковнику Виталию Егоровичу Павлову, который в 1989–2002 годы являлся командующим авиацией Сухопутных войск. Как у нас обстоят дела с подготовкой вертолетчиков, Виталий Егорович?

**В. Е. Павлов**

— Самыми благоприятными для развития отечественной армейской авиации были 1970–1990 годы. Военных вертолетчиков насчитывалось более 9 тыс. человек, а всего летного состава было более 25 тыс. В тот период подготовка летчиков для армейской авиации осуществлялась в: Уфимском (1986–1999), Саратовском (1969–1991) и Сызранском высших военных авиационных училищах летчиков. Только Саратовское училище ежегодно выпускало 710 летчиков.

Сегодня же Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков — единственное военно-учебное заведение в Российской Федерации, осуществляющее подготовку военных летчиков на вертолетах Ми-2, Ми-8, Ми-24 для всех министерств и ведомств РФ. С 2007 года нет набора в авиационные училища. Вы



понимаете, что это значит? Для восполнения только естественной убыли в летчиках для армейской авиации требуется максимум 15–18 лет, т.е. ежегодно необходимо готовить по 250 пилотов. И плюс по 60–70 человек для трех ведомств (МВД, ФПС, МЧС), которые имеют большое количество вертолетов.

Более того, Сызранское училище перевели в Краснодар. Я сам заканчивал в свое время Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина, где не было отделения армейской авиации и вертолетчиков. Заканчивал академию как фронтовой летчик (фронтовая бомбардировочная авиация). Мы первый год вообще «не вылазили» с аэродрома и из кабины ЯК-28. Присутствующий здесь Василий Петренко и другие фронтовики помогали освоить аэродинамику, давали советы, помогающие самостоятельно быстрее освоить летное искусство. Но ведь учтите, вертолеты и самолеты — разница все-таки есть, и большая. Если на самолете вращающихся деталей в общей сложности в зависимости от веса примерно 0,5%, то на вертолете — 10%. И вот вся эта специфика, сложная трансмиссия, сложные перекосы, автоматы, редуктора и прочее — они дают о себе знать. Не говоря о том, что вертолетовождение от самолетовождения существенно отличается. С точки зрения аэродинамики отклонение в 2–3 градуса для вертолета является весьма существенным.

И вот сейчас специалисты в Краснодаре будут обучать летчиков. Но ведь набрать-то нужно будет на 4 года обучения 800–1400 человек. А базы в этом вузе для подготовки вертолетчиков нет. Главное, все преподаватели остались в Сызрани. В этой связи могу привести следующий пример. Однажды Главком ВВС (2002–2007) генерал армии В.С. Михайлов прилетел в 344-й Центр боевой

подготовки и переучивания авиационного персонала армейской авиации (г. Торжок, Тверская область) для принятия решения о передаче его в состав 4-го Центра боевого применения и переучивания летного состава (Липецк). После этого посещения на заседании военного совета главным мне говорит: «Съездите, посмотрите там учебно-материальную базу для подготовки летного состава армейской авиации. Я полагаю, что подобной учебно-материальной базы в Липецком авиацентре нет». И тогда мы отказались от передислокации авиацентра. А что мы наблюдаем сегодня? Министр обороны А.Э. Сердюков принял решение до конца года перевести 344-й ЦБПП на аэродром Мигалово (Тверская область) по причине якобы финансовой целесообразности. Возникает вопрос: кто готовил документы для министра обороны и начальника Генерального штаба? Мы же прекрасно понимаем, что документы, связанные с организационно-штатными изменениями и реформированием той или иной структуры ВВС, готовят соответствующие специалисты Главкомата. Дело, по моему мнению, состоит в том, что мы или молчим, или поддакиваем в подобных ситуациях. Наверное, смелости не хватает, чтобы возразить, опасаясь увольнения или снижения денежных выплат. Вот главная, на мой взгляд, причина.

Можно много говорить, но нас мало кто слышит. Здесь выступали не только пенсионеры и общественники, а прибывшие по приглашению люди, которые занимают высокие должности в Госавианадзоре и Службе безопасности полетов. И докладывают: того нет, другого нет. В гражданской и военной авиации должна поддерживаться жесточайшая дисциплина летного и летно-подъемного состава. Только тогда будет успех. Если нет дисциплины, будет хаос.

Я прослужил в военной авиации более 40 лет. Вспоминаю: когда в полк прибывала инспекция по безопасности полетов, то ее требования воспринимались нами как закон. А сейчас отношение к этим вопросам стало, мягко говоря, несерьезное. Мне непонятно, почему в военной авиации, и тем более в гражданской авиации, где и деньги есть, и сами зарабатывают, не хватает денег на эти и другие цели? Мы зря отделяем гражданскую авиацию от военной авиации. Если не будет военной авиации, гражданская авиация умрет на 10 лет позже.

#### **А.Н. Каньшин**

— Спасибо. Мы как раз и организовали общественные слушания и по гражданской, и по военной авиации. Пусть вас не смущает, что у нас здесь нет чиновников Минобороны. Я вам открою маленький секрет. Полгода назад мы пригласили на общественные слушания начальника Генштаба и трех заместителей министра обороны, отвечающих за военную реформу. И я задал вопрос начальнику Генштаба: «Кто проводил научное обоснование и сопровождение военной реформы?» Несколько растерявшись, он ответил: «Мы работаем с МГТУ имени Н.В. Баумана и МГУ имени М.В. Ломоносова».

В последующем мы пригласили чиновников из Минобороны и подняли вопросы обеспечения военнослужащих новой формой одежды и жильем. В марте этого года мы провели общественные слушания по проблемам и перспективам научных исследований в сфере военной безопасности. От Министерства обороны в них принял участие заместитель начальника Генерального штаба — председатель военно-научного комитета ВС РФ, генерал-майор И.А. Шеремет. Игорь Анатольевич доложил начальнику Генерального штаба

ВС РФ, генералу армии Н.Е. Макарову о своем участии в этом мероприятии. Тот ему сказал: «Если в итоговом документе будет содержаться критика в адрес военного ведомства, вы будете сняты с должности». По итогам слушаний нами были подготовлены и отправлены в соответствующие властные структуры конкретные рекомендации. Несколько дней назад позвонил мне генерал-майор И.А. Шеремет и говорит: «Александр Николаевич, спасибо за поддержку военной науки, для нас это очень важно. Но после проведенных слушаний министр обороны представил меня к увольнению». Вот такая ситуация складывается. Надеюсь, наш голос будет услышан и не в ущерб приглашенным на сегодняшнее мероприятие чиновникам. У нас есть хороший повод — исполняется сто лет отечественной авиации. Вот как раз мы с официальным письмом и обратимся к Президенту Российской Федерации. А сейчас давайте послушаем большого чиновника. Мы надеемся, что после выступления его не освободят от занимаемой должности. Я хочу попросить взять слово Олега Георгиевича Старчевого, заместителя руководителя Федерального агентства воздушного транспорта. Пожалуйста.

#### **О.Г. Старчевой**

— Всем добрый день. Прежде всего позвольте сказать большое спасибо за приглашение принять участие в общественных слушаниях. Как правильно сказали, я в Росавиации человек новый, меня только назначили. Рад сегодня здесь присутствовать, видеть столько заслуженных, замечательных людей в области авиации и услышать их мнение. Мы в своей работе будем опираться на него, на опыт и знания ветеранов отечественной авиации. Надеюсь, что они и в дальнейшем будут нам помогать.

Я сегодня хотел не выступать, а принять участие в слушаниях в качестве наблюдателя. Но, выслушав многих докладчиков, пришел к выводу, что требуется ряд вопросов прояснить, а на некоторые попытаться найти ответ. Прежде всего разрешите мне представиться, чтобы вам было проще задавать вопросы с учетом моей компетентности. По профессии я пилот, в 80-х годах окончил Кировоградское высшее летное училище. В последующем работал в правительственном отряде № 235, выполнял полеты с первыми лицами нашего государства. В 1993 году меня пригласили принять участие в освоении первых «Боингов» в России. Прошел трехкратное переучивание в США, а затем в Люфтваффе. Налетал на самолетах иностранных марок более 12 тыс. часов. На данный момент являюсь действующим пилотом. Имею допуск к полетам на всех модификациях «Боинга-737» и «Боинга-747». Обучал российских летчиков летать на этих самолетах.

А сейчас меня пригласили на работу в Росавиацию. Согласился прежде всего потому, что хочется попытаться решить некоторые проблемы отечественной авиации. В частности, проблему, которая сегодня поднималась, — наличие в государственных органах летного состава. Это, действительно, большая проблема, и у меня есть надежда и огромное желание возродить летную службу в государственных органах. Совместно с Ространснадзором мы постараемся разработать соответствующую нормативно-правовую базу и далее убедить соответствующих чиновников в том, что труд квалифицированных авиаторов должен хорошо оплачиваться.

На данный момент в наших авиакомпаниях, с представителями многих из них я общался и тесно был связан, очень

много квалифицированных специалистов, летающих как на российской, так и на иностранной технике. Далее хотелось бы сказать о проблемах летных училищ. То, что сейчас в летных училищах уровень заработной платы летно-технического состава в разы отличается от зарплаты инструкторов в коммерческих авиакомпаниях, летающих на больших типах воздушных судов, — это факт. Необходимо вести работу для того, чтобы привлечь специалистов к учебно-тренировочному процессу. Первоначальная подготовка — это самое главное, ею должны заниматься самые квалифицированные инструкторы и получать за это соответствующую зарплату. Эта проблема в летных училищах существует, мы о ней знаем.

Далее. У нас сейчас есть проблема выпуска по налету в летных училищах. С одной стороны, мы наблюдаем рост объемов авиаперевозок в России, быстрое развитие авиакомпаний. Следовательно, необходимо увеличить количество выпускаемого персонала и улучшить его качество. Одним из путей улучшения качества было увеличение количества налетов курсантов летных училищ. Если раньше они летали по 60–80 часов (в среднем училище — 60 часов, в высшем — 80 часов), то сейчас по 150 часов. Переход на увеличенный налет привел к большой задолженности. На данный момент составлен план по сокращению этой задолженности, летные училища кооперируются в плане передачи курсантов с одного училища другому. В конце следующего месяца мы проверим ликвидацию задолженности курсантов по налету. Если говорить о количественных параметрах, то я считаю расточительным для государства учить летчика 5 лет. К сожалению, сейчас реализуется 5-летняя учебная программа, разработанная

Минобразования совместно Росавиацией и Минобороны. Полагаю, чтобы выпустить пилота с высшим образованием, достаточно 4 года, как это было в СССР. Единственный нюанс заключается в том, что сейчас у выпускных самолетов более-менее тяжелых типов: АН-24 и Як-40, имеющих в летных училищах срок летной годности истек, они в основном не летают. В связи с отсутствием тяжелых самолетов и их дороговизной выпускными сейчас являются легкие самолеты. В авиакомпаниях курсанты приходят, получив налет на легких самолетах. В этой связи рассматривается вопрос пересмотра учебных программ и закупки тренажеров. Тренажеры современных «Боингов» и «Аэрбасов» позволяют готовить более качественно состав пилотов для авиакомпаний. Тренажер — это тайм-тренинг, полученный на тренажере, и после тренажера человек приходит, садится и летит в реальный полет. Мы работаем над тем, чтобы эти тренажеры были установлены, и качество подготовки пилотов для авиакомпаний на этих типах, поверьте мне, увеличится в разы. Я знаю, что авиакомпании принимают активное участие совместно с летными училищами в разработке учебных программ. В настоящее время создана рабочая группа при Росавиации по внедрению одной из таких программ.

Теперь хочу сказать, что одним из основных составляющих качественной подготовки авиационных специалистов является материально-техническая база. В 90-е годы в плачевном состоянии находились учебные заведения в таких населенных пунктах, как Красный Кут, и Бугуруслан, и ряд других. Я считаю, что проведена большая работа по сохранению и возрождению этих летных училищ. Так, Краснокутское летное училище на данный момент 100 %

укомплектовано летно-инструкторским и техническим персоналом. Да, проблемы есть. Но эти проблемы в стадии решения, ими занимаются.

В 2011 году для учебных заведений гражданской авиации в рамках Федеральной целевой программы развития транспортной системы России, рассчитанной на 2010—2015 годы, закуплено 20 воздушных судов и 10 тренажеров. В 2012 году планируется закупить 32 воздушных судна и 20 тренажеров. Есть уверенность в том, что данный план будет выполнен. 26 мая в Сасовском летном училище состоится открытие новой взлетно-посадочной полосы. Тем более что в следующем году училищу исполняется 70 лет.

Министерство транспорта и Росавиация стараются делать все возможное, чтобы улучшить ситуацию с набором в летные вузы. Стоит задача довести набор в учебные заведения до тысячи человек в год. В 2011 году было набрано 790 студентов, а в 2008 году — 475. Набрать сразу 1,5 тыс. человек, не обеспечив их всем необходимым для качественной учебы, сами понимаете, будет чистой профанацией. Следовательно, будем говорить откровенно, что набираемое количество не означает выпускаемое, так как приблизительно 30 % курсантского состава в процессе обучения отсеивается по различным причинам (дисциплина, успеваемость, состояние здоровья). К сожалению, сейчас не совсем здоровое поколение. Это отмечают и приемные комиссии. В этом году планируется во всех летных училищах выпустить около 500 человек. Спасибо за внимание. Готов ответить на ваши вопросы.

**А.Н. Каньшин**

— Спасибо, Олег Георгиевич. Я хочу сказать, что вы человек новый и в то же время отстаиваете честь мундира.



**О.Г. Старчевой**

— Просто привожу факты.

**А.Н. Каньшин**

— Мне сегодня позвонили с радиостанции «Сити-FM» и в прямом эфире попросили рассказать, что будет сегодня на слушаниях. Одновременно довели информацию и выводы Генпрокуратуры, которая проверяла ваши учебные базы, где готовятся летчики. Цифры удручающие. Поэтому вы ни нас, ни себя не успокаивайте, пожалуйста. Наоборот, давайте обострим эту проблему. Не все, конечно, проблемы решим надлежащим образом, не все и не сразу должно сдвинуться в лучшую сторону.

**О.Г. Старчевой**

— Александр Николаевич, вы поймите, мы не испытываем ни в коем случае никакого успокоения. Наоборот, есть желание усовершенствовать систему подготовки летного состава в стране.

**А.Н. Каньшин**

— Согласен, не должно быть самоуспокоения. Уважаемые товарищи, я прошу не обижаться, нам надо уже подходить к завершению дискуссии. Все выступления очень серьезные, грамотные. Но мы не можем всем дать слово, не обижайтесь, пожалуйста. Но вот просит для презентации 5 минут ведущий инженер по летным испытаниям, летчик-инструктор Летно-исследовательского института имени М.М. Громова Владимир Иванович Ахромеев. Давайте ему дадим слово, и потом мы с Алексеем Архиповичем подведем итоги.

**В.И. Ахромеев**

— Спасибо большое, добрый день всем. Доклад посвящен курсам повышения квалификации пилотов по действиям

в особых ситуациях. Понятно, что лучше вкладывать деньги в безопасность полетов сейчас, чем после летного происшествия устранять причины и последствия. Мы за последние 15–20 лет имели много происшествий с тяжелыми последствиями, при которых летчики попадали в особые ситуации, связанные со сложным угловым положением, со сваливанием и т.д. Понятно, что если летчик ни разу в своей жизни не попадал в такие ситуации, ему трудно это распознать. Мы знаем, что говорил командир ТУ-154 над Донецком, когда он даже не понимал, в каком режиме воздушное судно находится. Необходимо учить летчиков распознавать нестандартные ситуации и грамотно действовать при их наступлении. Статистика показывает, что 84% авиакатастроф связаны именно с человеческим фактором.

Дополнительная проблема — кадровый дефицит. Планируется ежегодный выпуск летчиков в России довести до 1 тыс. человек, а на пенсию уходит около 1200 человек. Плюс в стране разрушена система аэроклубов, неоткуда подпитывать кадры, это отдельная проблема. Одним из путей решения проблемы безопасности полетов является создание специальных курсов подготовки пилотов по действиям в особых ситуациях. Это рекомендовано документами ИКАО и зарубежный опыт в этом направлении имеется. В частности, в Америке курсы в центре ИКАО показали, что намного повышается безопасность полетов в этом случае. Нами разработана государственная программа безопасности полетов, включающая достаточно большое количество позиций. Программа утверждена 6 мая 2008 года. Одним из пунктов этой программы является создание на базе ЛИИ имени Громова и ГосНИИ ГАО учебного центра для пилотов гражданской авиации по действиям в особых ситуациях.



Еще один пункт госпрограммы — создание экспертного центра на базе наших двух институтов, ответственные Минтранс и Росавиация. Данные пункты остаются невыполненными. Центры не созданы. И еще один пункт — разработка специальных тренажеров для того, чтобы на них показывать летчикам особые режимы, в том числе сваливание, с разработкой соответствующей математической модели, подвижность не шестистепенная, а больше степеней свободы, что необходимо в этих режимах. Тоже этот пункт не выполнили.

Нами в ЛИИ разработан курс учебной летной подготовки для пилотов гражданской авиации по действиям в особых ситуациях. ЛИИ обладает колоссальными возможностями для этого, у нас есть школа летчиков-испытателей. У нас практически не загружены аэродромы, сейчас у нас выполняет тренировочные полеты «Аэрофлот», собирается 224-й летный отряд выполнять тренировочные полеты. Мы можем обучать летный состав особым режимам полета, распознавать, выходить из этих ситуаций. Главное, не бояться этих ситуаций. Но, к сожалению, с 2008 года ничего не сделано по реализации этой программы ни Минтрансом, ни Минпромторгом, ни Росавиацией.

Понимаете, хватит убивать пассажиров. А для этого нужно просто выполнять пункт 5.84-Е Приказа Минтранса № 128 и государственную программу по обеспечению безопасности полетов. Все, спасибо за внимание.

**А. Н. Каньшин**

— Спасибо. Игорь Петрович Чалик, заместитель генерального директора, летный директор ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии», пожалуйста.

**И. П. Чалик**

— Спасибо. Итак, абсолютно верно было отмечено, что мы набираем в год 200–250 молодых пилотов. Кто эти люди? Примерно 30% — это бывшие военные летчики, с достаточным опытом, с достаточным налетом, и примерно 70% — это выпускники летных училищ гражданской авиации, с налетом 50–150 часов. Самолеты А-320, на которые мы переучиваем, и «Боинг-737», которые существуют в других компаниях, где переучивают, — достаточно сложные самолеты. И переучивать с таким налетом очень сложно. Мы бы с гораздо большим удовольствием брали пилотов с налетом не менее тысячи часов — норма по международным правилам для переучивания на эти самолеты. Но, к сожалению, таких пилотов практически нет. Почему их нет? Потому что молодым пилотам негде набираться этого опыта. То, о чем говорил Алексей Архипович, те 750 тыс. самолетов, которые существуют в Америке, — это примерно 1 млн пилотов, если не больше, может быть, 1,5 млн пилотов. Они резервисты не только для Военно-воздушных сил Америки, они резервисты и для авиакомпаний американских. Потому что они набираются опыта на этой технике и приходят подготовленными летчиками для переучивания («Боинг-737» и А-320), подготовленными пилотами, познавшими динамику полетов. Это уже не мальчики после летных училищ.

Так вот, у нас, к сожалению, практически отсутствует авиация общего назначения и региональные перевозки, следовательно, региональные самолеты. Мы не говорим о том, что это область, в которой меньшие требования по безопасности полетов. Нет, может быть, наоборот, более высокие. Но здесь должно быть большее количество самолетов и больше взлетов-посадок. Мы понимаем как летчики, что на этих перевозках

приобретается опыт. И процесс обучения идет логическим путем, от простого к сложному.

К сожалению, никто не отметил, что существует призыв в армию. И действительно, сделано за последние годы очень много и по изменению, и улучшению материально-технической базы училищ, и увеличению количества выпускников. Если в прошлом году мы имели порядка 330 выпускников, в этом ожидаем 480. Но военная кафедра осталась только в Ульяновском летном училище, назовем его так, где примерно 40% выпускников, т.е. из 480 выпускников этого года примерно 400 уйдут в армию на год. Что такое для летчика на год уйти от процесса подготовки, от процесса тренировки? Повторю, мы все летчики, мы примерно представляем. Через год его надо будет вновь учить летать.

Затем мы говорим о приглашении, об отмене 56 статьи Воздушного кодекса и возможности работать иностранцам в Российской Федерации. Мы же прекрасно понимаем, что ни французы, ни немцы, ни американцы не поедут в Российскую Федерацию работать в авиакомпаниях. Хотя, конечно, не исключено. Мы говорим в первую очередь о бывших наших соотечественниках, которые волею судеб оказались в Белоруссии, Казахстане, Украине. Это те люди, с которыми мы учились в наших же летных училищах. Ну, вот там сейчас компании разваливаются, не развиваются, и они еще в работоспособном возрасте, могли бы поработать на благо Российской Федерации, выполняя работу в качестве командиров корабля. Это опытные люди, а они сейчас уходят на пенсию. Повторю, в первую очередь мы говорим о них.

О продолжительности обучения. Вот смотрите, я в 1979 году закончил Актюбинское высшее летное училище, учился

4 года и 2 месяца, при этом налет уже тогда был 150 часов. Полагаю необходимым сократить срок обучения в летных училищах с 5 лет до 4 лет.

О подготовке инструкторов. Я думаю, все прекрасно понимают, что хорошего пилота может подготовить только хороший инструктор. Это аксиома. И именно поэтому в «Аэрофлоте» уделяется должное внимание данному вопросу. Наши инструкторы проходят подготовку как в отечественных, так и в международных учебных центрах.

Говорили об ответственности капитанов воздушных судов. Но есть такая наука — взаимодействие в экипаже. Краеугольный камень этой науки — человеку свойственно ошибаться. Это первый постулат. Так вот под Тюменью молодой командир экипажа, 28 лет, ошибся. Кто-то должен был его поправить. Кто? Для этого есть наземный персонал, тот, кто выпускал самолет. Именно поэтому у нас прописано требование ИКАО, о том, что любой отказ от облива — это должно быть согласованное решение командира корабля и выпускающего инженера либо техника. И в том случае, если один из них говорит, что облив необходим, это нужно сделать.

Говорили про возраст. Я стал в 26 лет командиром корабля Ту-134 в Шереметьево на международных воздушных линиях. Ничего страшного в этом нет. Правильно Андрей Геннадьевич заметил, что это все зависит от личности. Да, возраст, да, опыт. В экипаже я был самый молодой. И штурман, и второй пилот, и бортинженер были старше меня. И я к ним прислушивался, я у них учился. Поэтому возраст — это такой момент, повторю, это все должно быть индивидуально.

Что касается налета в 90 и 900 часов, то мы уже семь лет работаем в условиях не летного времени, а полетного времени



Выступает дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт, генерал-майор авиации А.А. Леонов



Выступает Герой Российской Федерации П.С. Дейнекин





В зале заседания общественных слушаний



Пресса за работой





Выводы из итогов общественных слушаний



Выступает А.Г. Шнырев





Выступает Герой Советского Союза В.Е. Павлов



Выступает В.П. Кузьмичев





Выступает Ж.К. Шишкин



Выступает И.П. Чалик





Выступает О.А. Приходько



А.Н. Каньшин дает интервью журналистам телевидения





Выступает Ю.В. Федюшкин



Выступает В.М. Шибает





Выступает В.Н. Чернов



Слева направо: А.И. Павленко, А.И. Ситнянский, В.А. Андреев





Слева направо: А.А. Брусеницын, А.И. Малюков, Ю.Д. Букреев



Слева направо: А.В. Волошин, В.В. Воробьев, А.А. Оленев, В.Н. Сенцов





Слева направо: В.М. Еремин, В.А. Кравченко



Выступает Ю.Ю. Михальчевский





Слева направо: В.Г. Кондратенко, В.Ф. Гончаренко, В.И. Ахромеев



Выступает П.С. Дейнекин





Слева направо: В.П. Кузьмичев, В.П. Шпак, О.А. Приходько



Слева направо: Ю.В. Федюшкин, Герой Российской Федерации С.А. Волков, Д.Б. Ромашкин





Знакомство с новостями прессы



Слева направо: Ю.В. Федюшкин, С.А. Волков, Д.Б. Ромашкин





Жаркие дебаты в перерыве заседания



Идет обсуждение проблем и в зале, и на местах





Последнее уточнение позиций перед слушаниями



Интервью дает дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт А.А. Леонов





Есть над чем подумать специалистам



Закрывает заседание Председатель Комиссии Общественной палаты А.Н. Каньшин

(летное время плюс руление на земле). И получается, что у нас в зависимости от типа самолета летное время увеличивается от 8 до 24%. Реально получается примерно 780 часов в год летного времени, то, что было в Советском Союзе. Так что говорить, что колоссально увеличился этот налет, нельзя.

Более того, существуют европейские и американские нормы, где есть и 100 часов в месяц, и 120 часов в месяц. Можно обсуждать, говорить о том, насколько они справедливы и несправедливы. Тем не менее, они проводят медицинские исследования. Мы же за последние 20 лет подобные исследования не проводили. И еще один момент, по поводу отпусков. В «Аэрофлоте» самый продолжительный отпуск у пилотов в отрасли. Может быть, зададимся вопросом: почему в других компаниях он меньше? Мы выступаем за то, чтобы была единая федеральная норма, чтобы отпуск у всех был одинаковый. То есть все пилоты в каждой авиакомпании чувствовали себя комфортно в этом плане. У меня все, спасибо.

**А. Н. Каньшин**

— Спасибо. Кто-то хотел еще сказать. Буквально минуту.

**В. П. Шпак** (генерал-майор, военный летчик)

— Я представляю академию Жуковского и Гагарина (и другие представители здесь есть), хочу выразить признательность Алексею Архиповичу и Главнокомандующему Петру Степановичу Дейнекину за поддержку и правильное понимание вопроса об академии. Ликвидация академии — это фактически ликвидация авиационной науки. Это первое.

Второе. На наш взгляд, в руководящих органах военного образования должны быть только профессионалы.

Значение опыта, и Алексей Архипович говорил, да и многие другие, именно в том, что руководили всю жизнь профессионалы. Если брать вузовскую организацию ВВС, возглавляли опытейшие люди: генералы Дольников, Горбатюк, Горяинов.

Третье. Экс-президент недавно предложил на базе телекомпании «Звезда» организовать общественное телевидение. Порядочный руководитель послушает вначале предложения, а потом уже выдает установки. Единственный канал, занимающийся военно-патриотическим воспитанием, — это «Звезда» (передачи «Служу России», «Крылья Родины» и др.). Наше предложение — отстоять этот канал. Спасибо за внимание. Юрий Васильевич Куликов просит минуту.

**Ю. В. Куликов** (генерал-майор авиации)

— Позвольте коротко сказать о теме, которую не затрагивали. Многие видели и убедились, что последний военный Парад 9 мая в определенной степени был обеднен, поскольку не принимали участие в нем «Русские витязи» и «Стрижи». Я участник создания этой организации, отдавший ей 13 лет, знаю и понимаю, что это такое, во всех аспектах. Прошу обратить внимание Президента Российской Федерации на этот факт, нельзя это уникальное подразделение ликвидировать. В настоящее время его передали в Липецкий авиацентр. Группа «Стрижи» и «Русские Витязи» — это бриллиант, т.е. граненый алмаз. Я знаю, как подбирался их состав, мы собирали людей туда по «крохам». Эту структуру предлагаю вывести из подчинения Липецкого авиацентра, замкнуть на главкома ВВС.

И еще один момент — посоветуйте Президенту и Председателю Правительства не залазить в самолет, не имея на это



допуска. И еще одна реплика. Нам зачитали выдержку из письма-ответа секретаря Совета безопасности Российской Федерации Патрушева по результатам проверки Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина (Монино). Якобы в этой академии устарели и преподаватели, и учебно-материальная база. Это ложь. Там сгусток, там золото все собрано, и те же бриллианты. И помнить надо наказ наших предков. Об этом как раз очень здорово говорил Петр Первый: «Если генерал или полковник здоровьем на ноги пал, но при этом в разуме хорошем остался, содействовать ему и помогать во всем, ибо на его месте молодой дурак здоровья отменного шкоду для России принесет великую». Спасибо за внимание.

#### **А.Н. Каньшин**

— Спасибо. Кстати, я хотел спросить, а вот ДОСААФ готовит летчиков или нет, в нынешнем вашем положении?

#### **В.Н. Чернов** (заместитель председателя центрального совета РОСТО (ДОСААФ) по авиации и спортивной работе)

— ДОСААФ готовит летчиков. Я сейчас хочу обратить внимание буквально очень коротко на один момент в его деятельности. У нас существуют 10 образовательных школ-интернатов с первоначальной летной подготовкой. Кроме того, образуются кадетские корпуса и школы с летной подготовкой. Есть постановление Правительства Российской Федерации № 10–46 о том, что финансирование летной практики курсантов таких учреждений должно осуществляться по субсидиям, которые выделяются за счет Министерства обороны. В 2009 году Министерство обороны нам отказало в реализации этого постановления и деньги на летную

практику курсантов не выделило. Хотя, я вам должен доложить, 350 человек каждый год мы готовили. Сейчас, когда такие средства нам не выделяются, мы готовим 200 молодых людей, которые получают по 35 часов налета. Вы прекрасно понимаете, что если молодой человек приходит в училище, уже имея такой налет, то это облегчает ему программу обучения как в гражданских, так и в военных вузах. Достаточно вспомнить опыт нашего первого космонавта Юрия Алексеевича Гагарина, который в саратовском аэроклубе ДОСААФ первый раз прыгнул с парашютом, первый раз ушел в небо, и после этого стал человеком, которым гордится вся страна. И второй момент, на который я хочу обратить внимание, — здесь прозвучал тезис о том, что в Соединенных Штатах 780 тыс. летчиков. Речь идет о частных пилотах. Но частными пилотами у нас никто не занимается. И если этот процесс пустить на самотек, то мы в ближайшее время получим очень много проблем, когда будут частных пилотов готовить наспех, и люди будут уходить в небо, получив корочки в каких-то немыслимых учреждениях.

Мы сейчас в ДОСААФ приступили к созданию системы АУЦов. В этом году мы подготовили 45 человек, предполагаем выйти на 120. Я хочу просто обратить внимание присутствующих на то, что существует большая проблема подготовки частных пилотов. Количество таких пилотов в ближайшие годы будет измеряться тысячами, если не десятками тысяч, и система их подготовки должна быть отлажена и отрегулирована государственной практикой. Хочу также обратить внимание и устранить парадокс: ДОСААФ России поставлены важные государственные задачи, и под эти важные государственные задачи мы не получаем государственного финансирования. Мы

вынуждены зарабатывать деньги, часть этих средств перераспределять на решение государственных задач. Это неправильно, это отвлекает нас от решения основных задач. Прошу, если есть такая возможность, определить для Министерства обороны механизм неукоснительного выполнения постановления Правительства № 10—46 от 1998 года.

#### **А. Н. Каньшин**

— Спасибо. Пожалуйста, Виктор Николаевич Коломиец, старший научный сотрудник ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия имени профессора Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина», полторы минуты для выступления.

#### **В. Н. Коломиец**

— Полтора года мы с генералом-лейтенантом Родионовым на всех уровнях «дрались» за выживание Военно-воздушной академии Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина, которые объединены три года назад. Предлагалось обратиться в Совет безопасности, в Генеральную прокуратуру и в Следственный комитет. Действительно, как сказал Петр Степанович, осталось забить последний гвоздь в гроб Военно-воздушных сил в результате действий министра обороны и его окружения, этих менеджеров с улицы. Остается единственный выход — подготовить открытое письмо на имя Президента Российской Федерации В. В. Путина для того, чтобы довести до него результаты общественных слушаний.

Подготовка летного состава в настоящее время осуществляется в Краснодаре, однако перевод курсантов в Воронеж уже запланирован. Об этом заявила на прошлом совещании госпожа Приезжева. Дана команда срочно подготовить акты на уничтожение учебно-методической литературы 2011 года издания. Через два

месяца академию ликвидируют в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 23 апреля № 609-Р, которое, к сожалению, подписал В. В. Путин. И то же самое будет в Краснодаре. Опросы показывают, что никто из преподавателей Краснодарского училища не изъявил желания переехать в Воронеж. И какой выход вытекает из этого положения? Остается готовить тыловики вместо летчиков?

Действительно, остается лишь написать открытое письмо Путину, потому что по-другому подойти к нему невозможно. Это я лично испытал на себе, пробивался со всех направлений, но, к сожалению, везде был отвергнут. Все наши запросы по поводу судьбы академии «скидывались» на имя Е. Приезжевой, руководителя департамента образования Министерства обороны. И как говорил Эдуард Николаевич Найденов на прошлом совещании, госпожа Приезжева как-то ему заявила: «Вы бестолковый генерал, постоянно мы вам пишем, объясняем, а вы не понимаете, что происходит». Поэтому наше предложение — следует обратиться от нашего собрания с открытым письмом к В. В. Путину.

#### **А. Н. Каньшин**

— Я предлагал направить открытое письмо, потому что обычное письмо может и не дойти до Президента Российской Федерации, а попасть на стол к тем, кто вводит его в заблуждение по поводу военных академий. Вы хотели письмо подписать? Давайте.

#### **С. Г. Тульский** (летный директор авиакомпании «Аэрофлот — российские авиалинии»)

— Спасибо за предложение. Мне просто хотелось бы в части гражданской авиации устранить небольшой дисбаланс, который сегодня во время нашего

обсуждения произошел. Было сказано очень много, на мой взгляд, уничижительных слов в адрес персонала отечественных авиакомпаний. Хочу обратить ваше внимание на то, что в них работают высококлассные специалисты, в том числе и управленцы. И именно они обеспечивают безопасные перевозки. И это признано не только международными организациями, но даже их конкурентами. И когда мы говорим, что там одни неучи сидят, которые ничего не понимают, давайте вспомним, кто нас перевозит. Кроме того, хотел бы обратить внимание на то, откуда это берется. Принято ругать авиацию, в том числе и гражданскую, тем самым нанося ущерб ее престижу. У нас много проблем, их надо решать. Отсюда у меня убедительная просьба, когда будет формироваться обращение к Президенту Российской Федерации, посмотреть, нет ли в части этих предложений попыток реализовать некоторые хозяйственные программы, бизнес-проекты.

**А.Н. Каньшин**

— Справедливо поднят вопрос. Здесь находятся эксперты-консультанты комиссии Общественной палаты Российской Федерации по национальной безопасности и социально-экономическим условиям жизни военнослужащих, членов их семей и ветеранов генерал-майор В.Н. Богатырев и генерал-полковник

Ю.Д. Букреев. Они будут формировать итоговые документы по результатам общественных слушаний. На сайте Общественной палаты Российской Федерации указан адрес электронной почты нашей Комиссии. На втором этаже расположен наш рабочий кабинет. Можно позвонить, заехать и передать соответствующую информацию, которая может быть использована для окончательной выработки итоговых материалов общественных слушаний. Мы сейчас договоримся, каким образом будет организована работа над проектом открытого письма Президенту Российской Федерации. Я передаю слово Алексею Архиповичу Леонову.

**А.А. Леонов**

— Спасибо за интересные, глубокие выступления. Очень жаль, что невозможно выступить всем желающим. Но было бы хорошо, если бы каждый из присутствующих свое выступление передал в секретариат для анализа и включения в общий документ, о котором мы сейчас говорим. Разумеется, так просто, без вашего согласия, документ никуда не пойдет, он будет показан. Мы все заинтересованы в положительном результате. Спасибо большое.

**А.Н. Каньшин**

— Спасибо Алексею Архиповичу Леонову. Спасибо всем участникам за работу. До свидания.



# ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ПРЕЗИДЕНТУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**КОМИССИЯ ПО ПРОБЛЕМАМ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ ЖИЗНИ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ,  
ЧЛЕНОВ ИХ СЕМЕЙ И ВЕТЕРАНОВ**

Миусская пл., д. 7, стр. 1, Москва, ГСП-3, 125993, тел.: (495) 221-83-63, факс: (499) 251-60-04, сайт: [www.oprf.ru](http://www.oprf.ru)

«  » 05 ИЮЛ 2012 г. № **4ОПК-13/** 1152

Президенту  
Российской Федерации

В.В. ПУТИНУ

Уважаемый Владимир Владимирович!

В августе с.г. исполняется 100 лет Военно-воздушным силам страны. Все эти годы овеяны неувядаемой славой отечественного воздушного флота. Золотыми буквами вписаны в историю всемирно известные имена наших летчиков асов.

Мы гордимся первыми космонавтами, пришедшими из военной авиации. Зародившись в России и получив достойное развитие в Советском Союзе, отечественная авиация стала одной из ведущих в мире уникальных школ теоретической и инженерно-конструкторской мысли в области авиастроения, практического применения в боевых операциях и покорения космического пространства.

Профессиональная принадлежность к военной и гражданской авиации являлась предметом гордости авиаторов и признанием в обществе. Покорителям неба посвящались любимые всем народом песни, стихи и кинофильмы. Эта профессия олицетворяла собой мечту практически каждого мальчишки. Вся страна любила и гордилась своей авиацией, работала на ее развитие.

К сожалению, в постсоветский период приоритеты значительно изменились. Романтизм сменился расчетливым прагматизмом. Национальная гордость – коммерческим расчетом. Почетное призвание – одной из многих и не самой престижной профессией. Забота и внимание – эксплуатацией авиационного персонала на пределе физических возможностей, при минимуме материальных и финансовых привилегий.

Слушания, проведенные в Общественной палате Российской Федерации с участием СМИ, представителей федеральных органов власти, общественных организаций, крупных авиакомпаний, известных летчиков и космонавтов, а также экспертов и ветеранов авиации обнажили наличие острых проблем в подготовке и всестороннем обеспечении жизни и деятельности летного состава гражданской и военной авиации.

Дискуссия убедительно продемонстрировала, что качество и организация подготовки летного состава, а также условия его труда и быта не отвечают современным требованиям, значительно отстают от мировых стандартов и, как следствие, отрицательно сказываются на безопасности полетов. Не случайно

Россия занимает одно из первых мест в мире по количеству летных происшествий, основной причиной которых (на 80%) является человеческий фактор.

С серьезными недостатками организована первоначальная подготовка пилотов гражданской авиации. Реальный налет курсантов не соответствует требованиям ИКАО. Он колеблется в пределах 60 – 100 часов, а зачастую курсанты, закончив теоретическую подготовку, годами не могут приступить к полетам. Учебный самолетный парк многотипен и морально устарел. Заработная плата пилотов-инструкторов, преподавателей, инженерно-технического персонала в учебных заведениях в разы меньше, чем в авиакомпаниях. По качеству, срокам и стоимости первоначальной подготовки пилотов она не конкурентоспособна с аналогичной подготовкой за рубежом и не отвечает запросам отечественных авиакомпаний.

Завышенные нормы налета (90 часов в месяц), плохие условия для отдыха, несогласованность в действиях авиакомпаний и наземных служб, недостаток медицинского контроля и помощи, слабо организованный профессиональный отбор, недостатки системы повышения квалификации и переучивания – таков далеко не полный перечень болезненных проблем, накопившихся ещё в 90-е годы и преодоление которых в настоящее время осуществляется медленно, чему во многом способствует наличие противоречий между государственными структурами и частными компаниями, а также отсутствие возможности у профсоюзов активно влиять на менеджмент в защите прав авиаторов.

В нарушение требований ИКАО в России отсутствует единый полномочный орган в области гражданской авиации, как это было в СССР, в связи с чем ответственность за состояние дел и безопасность полётов размыта и практически отсутствует. Из-за нехватки кадров Минтранс России постоянно увеличивает нормы полетного времени, а недавно инициировало сокращение сроков ежегодного отпуска для членов летных экипажей, невзирая на требования авиационной медицины. Далее такое положение терпимым быть не может.

В военной авиации наибольшую тревогу у людей вызывает необоснованная ликвидация Военно-воздушных академий имени Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина, свертывание подготовки летчиков для армейской авиации, разбалансировка и резкое сокращение аэродромной сети и базирование военной авиации по американским стандартам без учета геостратегического положения и оперативных задач Военно-воздушных сил России. По мнению экспертов, перевод и слияние двух академий ВВС и Воронежского ВИАУ не способствует повышению качества подготовки командных и инженерных кадров ВВС. Убирают военную авиацию даже из Арктики. Этими действиями Минобороны вбивает последний гвоздь в крышку гроба ВВС.

Всё это требует неотложных мер со стороны политического руководства страны, первоочередными среди которых являются:

1. Приведение Воздушного кодекса Российской Федерации, других законодательных и иных нормативно-правовых актов в соответствие с мировыми стандартами, реальным состоянием и перспективами развития отечественной гражданской авиации. Гражданскую авиацию надо вернуть народу.

2. Воссоздание на базе Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина (пгт. Монино Московской области) военного научного центра ВВС с сохранением



основных научных школ и прикладных научных исследований вне зависимости от окончательного решения об организации учебного процесса на базе Воронежского ВНУЦ.

3. Обеспечение достаточного финансирования и своевременного пересмотра мероприятий принятых Государственных программ обеспечения безопасности полетов, отвечающих стандартам ИКАО. Завершение внедрения в жизнь Государственной программы по обеспечению безопасности полетов (утверждена Правительством Российской Федерации 6 мая 2008 года), включая разработку соответствующей Федеральной целевой программы, которая должна была быть утверждена еще в 2009 году. Регулярное проведение с участием Международного авиационного комитета, авиакомпаний и авиационной промышленности летно-технических конференций и других мероприятий по анализу безопасности полетов и обобщению опыта эксплуатации новых судов.

4. Сосредоточение первоначальной подготовки пилотов в Росавиации на уровне её структурного подразделения (в Ульяновском высшем авиаучилище) с наделением его функциями организации, планирования, финансирования, методического обеспечения, регулирования, контроля и ответственности за качество подготовки пилотов. Улучшение финансового и материально-технического обеспечения, значительное увеличение заработной платы пилотов-инструкторов, преподавателей и инженерно-технического состава авиационных училищ и учебных центров.

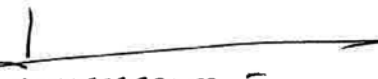
5. Усиление роли и влияния профсоюзов, общественных советов, ветеранских и иных общественных объединений в регулировании трудовых отношений, защите прав летного состава и других категорий работников авиационных компаний в Российской Федерации.

Уважаемый Владимир Владимирович!

100-летие Военно-воздушных сил – это праздник всего воздушного флота России, т.к. он был и остается гордостью страны. Надеемся, что так будет и в будущем, однако перспективы российской авиации определяются сегодня. Это вопросы национальной безопасности страны. Накопившиеся проблемы требуют Вашего личного внимания и решения.

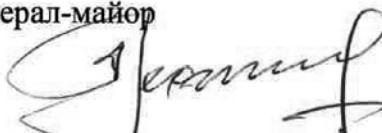
С уважением,

Председатель Комиссии,  
Председатель Совета директоров  
Национальной Ассоциации объединений  
офицеров запаса Вооруженных Сил  
(МЕГАПИР)



А.Н. Каньшин

Член Общественной палаты Российской  
Федерации, летчик-космонавт СССР, дважды  
Герой Советского Союза, генерал-майор  
авиации



А.А. Леонов



Председатель Общественного совета при  
Федеральном агентстве воздушного  
транспорта, Герой Российской Федерации,  
генерал армии, заслуженный военный летчик  
СССР, Главнокомандующий ВВС (1991-1998  
гг.)

 П.С. Дейнекин

Лётчик-космонавт СССР, Герой Советского  
Союза

 И.П. Волк

Бывший начальник Главного штаба ВВС,  
генерал-полковник авиации

 А.И. Малюков

Вице-президент профсоюза летного состава  
России

 О.А. Приходько

Начальник Военно-воздушной академии им.  
Ю. А. Гагарина (1997-2002 гг.), генерал-  
полковник авиации

 В.П. Козлов

# ПРОЕКТ АВИАЦИОННОЙ ДОКТРИНЫ РОССИИ

---

## ВРЕМЯ ВОЛИ И СКОРОСТЕЙ

---

**Новая авиация как ядро семи русских созидательных революций развития и организатор новой большой страны**

Реализация Авиационной доктрины России призвана обеспечить связность и целостность страны через восстановление авиационного суверенитета России и создание новой российской авиации. Доктрина является ответом на критическое состояние российской авиационной деятельности и деморализацию профессионального авиационного сообщества (подробный анализ ситуации в сфере авиации смотрите в последнем разделе Доктрины «Анализ ситуации в сфере российской авиации на начало 2012 года»). Реализация Доктрины позволит объединить усилия тех, кому нужен российский авиапром как полномасштабный и конкурентоспособный комплекс, кто не видит Россию окончательно вышедшей из тройки мировых авиационных держав. Задача общественности — присоединиться к данной формирующейся коалиции аппарат Российского государства. Авиационная доктрина России разработана международным общественным Движением развития совместно с Институтом демографии, миграции и регионального развития в рамках программы Проектное государство.

**Свобода перемещений — основа общественного и регионального развития страны**

Смыслом интенсивного развития суверенной авиационной деятельности в России является обеспечение оптимальной связности и самой целостности страны, а также свободы перемещения российских граждан внутри страны. Для этого необходимо кардинально увеличить интенсивность и доступность сплошных авиаперевозок — в шесть раз к 2030 году, чтобы от 58 млн перевозимых сегодня в год пассажиров дойти до 100 млн в 2020 году и до 300 млн в 2030 году, причем 200 млн — внутри страны. Мы должны и можем поднять аэрофикацию страны на новый уровень. Для сравнения: в США при населении всего в 2 раза больше в настоящий момент ежегодно перевозится 700 млн человек, а в 2020-м планируется перевозить уже 1 млрд пассажиров (к чему добавится также существенное увеличение воздушных грузоперевозок).

Новая авиационная деятельность должна в десятки раз увеличить использование и капитализацию воздушного пространства страны как уникального ресурса России. Развитие отечественной авиации станет мощным механизмом освоения своей

страны и ухода от нынешней гиперцентрализации вокруг Москвы и 14 мегаполисов-миллионников в пользу малых городов и районов по всей российской территории.

### **Новая русская авиация**

Разрушенная в 1990-е годы прежняя авиационная деятельность напрямую восстановлению не подлежит. Для решения новых социально-политических задач следует приступить к созданию новой авиации с опорой на принципиально новый российский авиапром.

Новая русская авиация будет создаваться по пяти ключевым направлениям

1. Опережающее развитие малой авиации как тотальной «самолетизации» страны и мира (по аналогии с автомобилизацией прошлого века), продвижение своего рода трехмерной (3D) «автомобилизации» воздушного пространства, 3D-автомобилизации. Взрывной рост авиации как на основе восстановления и наращивания традиционной малой гражданской, транспортной и специальной авиации, так и через тотальное внедрение в быт авиации общего назначения, прежде всего нового поколения персональных авиатранспортных средств («3D-автомобилей», «летающих автомобилей», «летомобилей», «3D-транспорта»), совмещающих в себе самолет, вертолет и доступных по цене внедорожника (порядка 100 тыс. долларов США). Рост к 2025 году воздушного парка до 100 тыс. и более самолетов, которые произведены преимущественно внутри Российской Федерации.

2. Внедрение глобального стандарта управления воздушным движением на основе российских подходов и разработок. Организация через единое телекоммуникационное информационное пространство на базе отечественной спутникосферы (сплошной спутниковой

группировки) лидирующих международных стандартов воздушного движения и коммуникационной интеграции управленческих полей. Использование подобных стандартов не только для безопасного и комфортного передвижения всех типов воздушного транспорта, удобной и увлекательной жизни в скорости и преодоления пространственных ограничений, но и для базового обеспечения воздушно-космической обороны и обороноспособности страны в целом, перехода к отечественным авионике и навигационным системам, широкое использование беспилотных летательных аппаратов и робототехнических группировок.

3. Сверхзвуковая и стратосферная гражданская и специальная авиация, позволяющая решать как задачи кардинального сокращения российских пространств, прежде всего «укорочение» страны на восток, через введение летательных аппаратов, позволяющих за 2–3 часа добраться из Москвы в Хабаровск по принципу «На Дальний Восток из Москвы быстрее, чем в Сочи!», так и ряд задач космической деятельности и воздушно-космической обороны, включая защиту от Глобального молниеносного удара (Prompt Global Strike, PGS) Вооруженных Сил США и НАТО.

4. Ежегодное производство в России не менее 100 дальнемагистральных, среднемагистральных, региональных и транспортных самолетов по гарантированному заказу на основе стратегического государственного плана.

5. Сохранение объемов экспорта авиации военного назначения, в том числе до 200 легких истребителей в 2020–2030 годах.

### **Возвращение в авиацию государства**

Необходимо срочное формирование единого государственного органа администрирования и управления — Министерства



авиации, отвечающего за авиационную деятельность и обеспечение связности страны. Данный орган в значительной мере должен совмещать в себе функции двух бывших советских министерств — авиационной промышленности и гражданской авиации, но при этом охватывать всю без исключения полномасштабную авиационную деятельность России.

По статусу новое министерство в связи с его ключевым значением для безопасности страны должно, как в настоящее время силовые ведомства, напрямую подчиняться Президенту России, стать министерством «со звездочкой». В качестве контрольного органа Министерства авиации должен быть создан Росавианадзор России, к нему отойдут все базовые функции МАК, и которому следует передать ЛИИ имени М.М. Громова, сделав ЛИИ головным единым центром испытаний и контроля всей авиационной деятельности в России.

Для восстановления динамики в авиации следует восстановить престиж генеральных конструкторов и создать с опорой на традиции соревнующиеся между собой КБ. Организовать развитие экспериментальной авиации, включая введение данного понятия в российское законодательство. Окончательно ввести экранопланы в состав авиационной, а не морской деятельности, определив на первом этапе гарантированный государственный заказ на их доработку и производство. Организовать на основе советских и российских традиций единую систему подготовки летчиков с опорой на создание федеральной сети аэроклубов. Также необходимо переработать под новую авиацию Воздушный кодекс Российской Федерации, в частности, отменить ограничения на полеты авиации общего назначения.

Создание единого органа администрирования и управления авиационной

деятельностью должно быть определено в соответствующем стратегическом плане реализации данной Доктрины — Плана № 1, включающем также график выпуска изделий авиапромышленности на ближайшие 20 лет и динамику наращивания маршрутной сети. Распределение КБ и производственных мощностей следует рассмотреть в Плана № 2, а кадровую программу — в Плана № 3. Новые органы управления авиационной деятельностью обязаны также в кратчайшие сроки собрать разбежавшиеся по зарубежным авиастроительным корпорациям кадры.

### **Новая авиация как силовой фронт развития, фронтир, ядро и локомотив семи русских созидательных революций**

Именно восстановление и полномасштабная организация новой авиационной деятельности способны и должны выступить ядром и локомотивом решительного подъема и развития страны через вклад в семь созидательных революций: демографическую, градостроительную, промышленно-технологическую, энергетическую, антропологическую, интеграционно-постсоветскую и дальневосточную.

Новая авиация стимулирует демографическую революцию через создание базовой занятости высшей квалификации для 2 млн российских мужчин, которые в целом создают прочную основу с точки зрения высокого достоинства работы в авиации и стабильных высоких доходов для крепкой многодетной российской семьи. Каждое рабочее место на самолетостроительном предприятии создает 4–6 рабочих мест у поставщиков комплектующих изделий (двигатели, авиационные агрегаты, авионика и пр.), такое же количество рабочих мест у поставщиков исходных ресурсов (металлургия, химия, энергетика и пр.) и 2–4 рабочих места

в сфере услуг (транспорт, здравоохранение и пр.). Таким образом, мультипликативный эффект авиастроения равен 10–16, т.е. является наивысшим среди других отраслей, что и позволит «кормиться» вокруг авиапрома и авиации не только 2 млн работникам, но и с учетом их семей минимум 10 млн человек. При надлежащей организации новой авиации в России эта сфера станет фундаментом трудового российского среднего класса. И наоборот, сдача внутреннего рынка иностранным производителям является механизмом стимулирования демографической деградации России. Так, расчеты показывают, что покупка 50 «боингов» в 2011 году автоматически приведет в ближайшие 20 лет к сокращению российского населения минимум на 1 млн человек.

Новая авиация создает для российских граждан возможности высокой мобильности и расселения по всей территории страны вместо скученной обреченной концентрации в пятнадцати мегаполисах — и эти возможности выступают основой сохранения и развития малых городов, организации градостроительной революции. Правильное развитие малой авиации, интенсивная «3D-автомобилизация» страны в целом позволяют создать прочную базу для переосвоения российских пространств за счет создания малоэтажных передовых поселений из мощных домохозяйств в рамках малоэтажной экологической усадебно-ландшафтной, а не раковой мегаполисной урбанизации.

Третья революция — промышленно-технологическая — определяется выведением страны через новую авиацию к седьмому технологическому укладу и образцовому технологическому перевооружению передовой российской промышленности на основе создания нового отечественного станкостроения, развертывания

федеральной сети кластеров промышленного развития и проектирования в интересах организации авиационной деятельности пучка хайтековых индустрий, составляя базу новой индустриализации страны. Именно авиастроение сегодня выступает базой для создания нового отечественного машиностроения — гаранта высокого качества жизни в стране и сохранения ядерного и общего военного потенциала страны.

Четвертая — энергетическая революция — будет продвигаться за счет организации новой авиации на основе совмещения стандартных энергозатрат с качеством перемещения в пространстве через введение новой единицы динамической энергии «тран», что позволит строить инфраструктуры и в целом мыслить энергетикой перемещения в пространстве. Также вклад в эту революцию внесет применение новых видов двигателей и топлива. Энергоэффективность хозяйства при наших необъятных просторах напрямую определяется способностью страны эффективно использовать и капитализировать свое воздушное пространство как уникальный и обильный ресурс.

Новая авиация обязана запустить антропологическую революцию через вовлечение каждого жителя страны, прежде всего детей и подростков, в захватывающую авиационную деятельность и подготовку к ней. Новая авиация имеет все возможности для того, чтобы выступить одной из ключевых технологических платформ воспитания подрастающего поколения, что потребует возродить систему авиамоделирования, федеральную сеть аэроклубов и летных школ общего назначения.

Шестая — интеграционно-постсоветская — революция будет продвигаться через новую авиацию за счет организации проектов совместного развития между РФ

и другими государствами Евразийского союза и СНГ как в рамках авиастроения, так и управления воздушным пространством и культурой авиационной деятельности в целом. Локомотивом выступит Министерство авиации, объединяющее производителей и пользователей авиационной техники на постсоветском и евразийском пространстве.

Седьмая — дальневосточная революция — будет продвигаться новой авиацией как через создание опережающей модели авиационной деятельности именно для Дальнего Востока России с целью привлечения наиболее талантливой и подвижной молодежи в свои домохозяйства и достижения высочайшей мобильности и свободы, так и через сокращение времени доставки пассажиров и грузов с Запада России на Восток (в частности, через создание сверхзвуковой гражданской и транспортной авиации). Дальний Восток России мог бы также выступить и опорным регионом по возрождению малой авиации и организации передовой системы авиаперевозок в интересах всех населенных пунктов региона.

#### **Эпицентр научно-технического прогресса и технологического развития страны и мира**

Новая авиация в России изначально должна строиться как центральная сфера, эпицентр научно-технического прогресса, технологического развития и задаваться как база технологической культуры в стране. Именно при восстановленном едином органе управления авиационной деятельностью, Министерстве авиации, необходимо создать национальный центр опережающих разработок (аналог DARPA) и технологического трансфера. Одновременно необходимо создание мощного авиационного ИТ-кластера и внедрение инструментов

информационной поддержки всего проектного цикла от архитектуры до сервисной поддержки. Авиапром должен стать одной из 2–3 опорных отраслей (вместе с ним, вероятно, приборостроение, лазеры и станкостроение), которые обеспечат переход страны и мира к седьмому технологическому укладу и созданию новой национальной промышленной системы.

#### **Ключевой инвестор научно-технологического прорыва и обороноспособности страны**

Изначально новую авиацию России следует рассматривать не просто как не затратную, но и как сверхприбыльную сферу. Приоритетными должны стать пять профилей зарабатывания на мировых и российских рынках через опережающее развитие российской авиации и авиапрома:

- 1) продажа единой системы управления воздушным движением — глобального стандарта управления воздушным движением;
- 2) транзитные и пролетные деньги, включая и организацию трансполярных маршрутов и комплексных транспортных систем для работы в любой точке земного шара;
- 3) продажа изделий авиапрома на зарубежных рынках гражданской и военной техники;
- 4) перевозка 300 млн пассажиров в год и продажи за рубеж систем «3D-автомобилизации»;
- 5) продажа персональной летной техники для граждан.

#### **Центры («столицы») новой авиации**

Развитие авиации должно осуществляться с опорой на традиционные и новые центры («столицы») новой российской авиации: Москву, Жуковский



(Московская область), Воронеж, Поволжский кластер (Самару, Казань, Ульяновск, Нижний Новгород), Свободный (Амурская область) и Комсомольск-на-Амуре. Для организации на востоке страны научной и образовательной деятельности необходимо открыть новый авиакосмический вуз в г. Свободном при космодроме Восточный и существенно усилить кадрами и ресурсами самолетостроительный факультет в Комсомольском-на-Амуре Государственном техническом университете. У нас есть все возможности для того, чтобы вернуть России право быть ведущей мировой авиационной державой и через новую авиацию преобразить лицо нашей великой страны.

#### **Анализ ситуации в сфере российской авиации на начало 2012 года**

В результате непрофессиональных управленческих и глубоко ошибочных кадровых решений Россия к 2012 году практически перестала быть мировой авиационной державой, утратив современную национальную авиационную деятельность из-за кадровой, научной, технологической и производственной деградации. Жители Российской Федерации сегодня летают в 4 раза реже, чем американцы, а к 2020 году, если ситуация кардинально не изменится к лучшему, будут летать уже в 6 раз реже. Свобода перемещения упала минимум в 2 раза по сравнению с СССР. А связь между селами, национальными поселками, малыми городами и целыми регионами оказалась разрушенной.

Деградировала аэродромная сеть, контроль воздушного движения и управление им стали крайне отсталыми и в любой момент могут разрушаться зарубежными системами перехвата контроля воздушного пространства. Авиационная промышленность находится в состоянии

катастрофы, поскольку своим собственным государством лишена заказов, особенно устойчивых, длительных, на годы вперед, а в пользу зарубежных авиастроительных корпораций осуществляется очевидный протекционизм. В итоге доля авиаперевозок российскими авиакомпаниями на зарубежных самолетах в прошлом году достигла 83%. Из 91 воздушного судна, которое поступило в российские авиакомпании в 2010 году, 78 были зарубежного производства. Показательным является тот факт, что в 2010 году в стране изготовлено всего 7 гражданских самолетов, а в прошлом году — 20, из которых 5 в настоящее время отозваны и находятся в процессе возвращения на заводы.

Из авиации выбито среднее поколение, а профессионально состоявшаяся молодежь 30–35 лет работает преимущественно на ведущие зарубежные компании. Нарушены управление и управляемость российской авиационной деятельностью. Министерство промышленности и торговли РФ провалило реализацию своей Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года (принята в 2005 году). Созданная ОАК превратилась в дополнительную инстанцию (прокладку) по распределению финансовых потоков, национальный центр авиастроения при ОАК — в штаб по девелоперско-коммерческому освоению недвижимости выдающегося мирового города авиации Жуковского, а ЦАГИ под предлогом реструктуризации и интеграции авиационной науки превращается в инструмент ликвидации авиационной науки в интересах коммерсантов и девелоперов «от авиации». Практически ликвидированы ведущие авиационные КБ: Туполева, Ильюшина, Яковлева. Деградация авиапрома усилена авантюрными действиями М. Погоряна,

который, затратив не менее 3 млрд долларов из средств федерального бюджета на якобы передовые, а на деле перспективные самолеты «Сухой Суперджет» («Эмбраер» двадцатилетней давности) и ПАК ФА (Т-50), по сути, уничтожил имеющиеся российские самолеты (прежде всего Ту-334), авиационное приборостроение и перспективные авиадвигатели.

В российской авиации не только отсутствует государственный надзорно-контрольный орган: его функции отданы международной коммерческой организации, неподконтрольной российскому государству и защищенной статусом дипломатической неприкосновенности — Межгосударственному авиационному комитету (МАК), по ряду данных занимающемуся лоббизмом производителей зарубежных самолетов в интересах отдельных российских авиакомпаний. С подачи чиновников МАКа происходит также разрушение стандартов организации воздушного движения. В частности, традиционно использовавшееся в советской и российской авиации измерение высоты в метрах заменено футами. Это в совокупности с обозначенными выше системными провалами дает основания утверждать, что Россия практически утратила авиационный суверенитет. В итоге российская авиационная деятельность, лишенная собственного вектора развития, не строя свое будущее в ситуации, когда ведущие державы интенсивно развивают авиацию, появляются новые авиационные державы (тот же Китай), еще и является источником развития чужих зарубежных систем. До точки невозврата остается год-два.

Утрата суверенной авиационной деятельности означает окончательный отказ не только от транспортно-коммуникационного единства страны, но и от статуса ядерной державы, поскольку с утерей

передового машиностроения в авиапроме, средств контроля воздушного пространства и управления перемещениями в воздухе Россия утратит возможность производить дееспособные средства доставки ядерного оружия и их надлежащего использования. Следовательно, отказ от авиационного суверенитета означает отказ от статуса ядерной державы и суверенитета вообще. Сохранение авиационного суверенитета России не только обеспечивает военную и экономическую безопасность страны, но и является фундаментальной базой для восстановления машиностроения, способности строить все необходимые сложные машины, включая ядерное оружие. Без авиастроения невозможна индустриализация и создание новой национальной промышленной системы страны. Поэтому авиационный суверенитет — основа развития страны в целом. Сегодня следует опять, как в 1939 году, когда в марте на XVIII съезде ВКП (б) была утверждена директива на общее развитие авиации в СССР, форсированно создавать практически новые авиапром и авиацию — новую российскую национальную авиационную деятельность. Эту задачу и должна выполнить данная Авиационная доктрина России.

16 апреля 2012 года (первая версия проекта была опубликована 31 января 2012 года), Москва

Авторский коллектив: А.А. Палагин, Д.С. Пурыжинский, В.Н. Тихонов, О.А. Цымбал. В разработке принимал участие С.С. Крутоусов. Руководитель разработки Ю.В. Крупнов.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

КОМИССИЯ ПО ПРОБЛЕМАМ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ ЖИЗНИ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ, ЧЛЕНОВ ИХ  
СЕМЕЙ И ВЕТЕРАНОВ

Миусская пл., д. 7, стр. 1, Москва, ГСП-3, 125993, тел.: (495) 221-83-63, факс: (499) 251-60-04, сайт: [www.oprf.ru](http://www.oprf.ru)

*«15» февраля* 20*12* г. № 40ПК-13/ *177*

Министру обороны  
Российской Федерации

А.Э.СЕРДЮКОВУ

Уважаемый Анатолий Эдуардович!

В ходе заседания Комиссии Общественной палаты Российской Федерации по проблемам национальной безопасности и социально-экономическим условиям жизни военнослужащих, членов их семей и ветеранов 7 февраля 2012 г. член Общественной палаты Российской Федерации, космонавт, дважды Герой Советского Союза, генерал-майор А.А. Леонов проинформировал членов Комиссии о решении Министерства обороны Российской Федерации по передислокации Военного учебно-научного центра Военно-воздушных сил (бывших Военно-воздушных академий имени Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина) из Московского региона в г. Воронеж.

Председатель комитета ветеранов войск ПВО генерал-полковник в отставке А.И. Хюпенен поднял вопрос о передислокации из г. Твери в Санкт-Петербург Академии Воздушно-космической обороны имени Маршала Советского Союза Г.К. Жукова.

Участники заседания – члены Совета экспертов Комиссии, в состав которого вошли видные ученые, военачальники, представители оборонно-промышленного комплекса – специалисты в области военной и

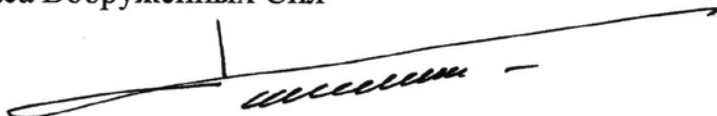


государственной безопасности, естественных и социальных наук, представители ведущих средств массовой информации, единодушно высказали мнение о том, что фактическая ликвидация указанных военно-учебных заведений приведет к утрате уникальных направлений военно-научной и военно-педагогической школ, которые по праву считаются самыми передовыми в мире и отвечают высшим стандартам подготовки специалистов для ВВС и вновь созданного рода войск Вооруженных Сил – Войска воздушно-космической обороны.

В связи с широким отрицательным общественным резонансом прошу Вас дать поручение дополнительно проанализировать целесообразность принятых решений и проинформировать Общественную палату Российской Федерации.

С уважением,

председатель Комиссии,  
Председатель Совета директоров  
Национальной Ассоциации объединений  
офицеров запаса Вооруженных Сил  
(МЕГАПИР)



А.Н. Каньшин





МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)

МИНИСТР ОБОРОНЫ

г. Москва, 119160

Председателю Комиссии  
Общественной палаты Российской Федерации  
по проблемам национальной безопасности и  
социально-экономическим условиям жизни  
военнослужащих, членов их семей и ветеранов

«15» марта 2012 г. № 205/2431 А.Н.КАНЬШИНУ  
На № 4ОПК-13/177 от 15 февраля 2012 г.

Уважаемый Александр Николаевич!

Ваше обращение по вопросу о передислокации Военного учебно-научного центра Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е.Жуковского и Ю.А.Гагарина» (далее – ВУНЦ ВВС) и Военной академии воздушно-космической обороны имени Маршала Советского Союза Г.К.Жукова (далее – ВА ВКО) Минобороны России рассмотрено.

В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 13 декабря 2011 г. № СИ-П4-8852, данным во исполнение решения Президента Российской Федерации от 29 ноября 2011 г. № Пр-3594, в 2012 году осуществляются перевод ВУНЦ ВВС в г. Воронеж и его объединение с Военным авиационным инженерным университетом (далее – ВАИУ), а также ликвидация ВА ВКО.

Решение об объединении ВУНЦ ВВС и ВАИУ и ликвидации ВА ВКО было обусловлено рядом факторов, а именно:

сокращением кадрового заказа на подготовку соответствующих офицеров, а также сроков обучения, что привело к созданию в ВУНЦ ВВС и ВА ВКО малочисленных кафедр и повлекло значительные расходы на содержание не используемой в образовательном процессе учебно-материальной базы;

уменьшением возможности использования научного потенциала этих вузов для нужд Минобороны России;

моральным и физическим износом учебно-материальной базы, для приведения которой в соответствие с требованиями, предъявляемыми к современному вузу, возникла необходимость выделения существенных средств.

## 2

Таким образом, ВУНЦ ВВС и ВА ВКО не имели перспектив для развития на существующих фондах, а их сохранение в прежнем виде привело бы к снижению качества подготовки офицеров и эффективности научных исследований.

В целях сохранения активно работающих преподавателей и ученых ВУНЦ ВВС и ВА ВКО они после прохождения аттестации переводятся в другие вузы. Желающим предоставлена возможность конкурсного замещения должностей научных работников в научно-исследовательских организациях Минобороны России. Работа в этом направлении продолжается, что позволит снизить социальную напряженность.

С уважением,



А.Сердюков



Председателю Комиссии  
Общественной палаты Российской Федерации  
по проблемам национальной безопасности и  
социально-экономическим условиям жизни  
военнослужащих, членов их семей и ветеранов  
**А.Н. КАНЬШИНУ**

**О Т В Е Т**

Председателя Объединенного Совета Союза ветеранов Войск ПВО,  
Председателя Военно-научного общества Культурного Центра ВС РФ,  
доктора военных наук, профессора, академика и профессора Академии  
проблем безопасности, обороны и правопорядка, почетного профессора  
РАЕН, члена Правления Общества Российско-вьетнамской дружбы,  
члена экспертного Совета по ВКО

**А.И. ХЮПЕНЕНА**

на письмо Аппарата Правительства Российской Федерации от 12.03.2012 г.  
№ П4-10263;

на письмо Министра обороны Российской Федерации А.СЕРДЮКОВА от  
15.03.2012 г. № 205/2431;

на письмо Директора Департамента образования Е.ПРИЕЗЖЕВОЙ от  
27.02.2012 г. № 175/1/1461

**Уважаемый Александр Николаевич !**

Считаю своим гражданским и офицерским долгом сообщить, что официальные ответы выше перечисленных учреждений и должностных лиц на Ваши обращения относительно дальнейшей судьбы Военной академии воздушно-космической обороны имени Маршала Советского Союза Г.К. Жукова (Приложение – 1) представляют собой формальные отписки. Они содержат необъективную информацию, а по ряду моментов вводят в заблуждение Президента Российской Федерации, Верховного Главнокомандующего ВС РФ, относительно факторов, «обусловивших решение о ликвидации ВА ВКО» и возможностей военно-учебных заведений страны по подготовке высококвалифицированных кадров для войск ВКО.

**Тезис Министра обороны г-на А. Сердюкова «СОКРАЩЕНИЕ КАДРОВОГО ЗАКАЗА И СРОКОВ ОБУЧЕНИЯ ПРИВЕЛО К СОЗДАНИЮ МАЛОЧИСЛЕННЫХ КАФЕДР И ПОВЛЕКЛО ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕИСПОЛЬЗУЕМОЙ УЧЕБНО-МАТЕРИАЛЬНОЙ БАЗЫ...» не соответствует реальному состоянию дел.**

1. Войска ВКО объединили управление силами и средствами, входящими в состав систем противовоздушной и ракетно-космической

обороны. Это обстоятельство объективно требует подготовки специалистов, способных обеспечить *комплексное применение* этих сил в рамках *единой системы* воздушно-космической обороны.

По информации, озвученной на конференции<sup>1</sup> руководящего состава ВС РФ, уже в настоящее время ежегодная потребность в офицерах органов управления и войск, решающих задачи ВКО, прошедших различные виды подготовки и повышения квалификации, составляет *более 1000 человек* в год. В течение ближайших 8 лет планируется поставка в войска 28 полковых комплектов зенитной ракетной системы С-400, не говоря уже об ожидаемом поступлении на вооружение новейших ЗРС С-500, которое начнется с 2015 года. Поэтому говорить о сокращении кадрового заказа, по меньшей мере, некорректно.

Но и это лишь потребности группировки войск ВКО «мирного времени». В случае обострения военно-политической обстановки и возникновения реальной угрозы развязывания воздушно-космического нападения потребности в кадрах для группировки ВКО «военного времени» возрастут в разы. Таких офицеров быстро не подготовить. А современная война не даст времени «на раскачку», как это было в 1941-1945 годах. Профессионалы ВКО должны быть в требуемом количестве уже завтра. И школа, готовящая такие кадры, должна иметь учебно-педагогический потенциал «с запасом» именно на обеспечение Войск ВКО кадрами для крупномасштабной войны, причем на самый худший из ее сценариев. Таких ученых и педагогов невозможно «собрать в одночасье». Их нельзя «назначить» волевым путем. Они должны быть выращены сейчас. Они должны быть спаянными в один коллектив и оттачивать свое педагогическое мастерство, пусть даже на пока небольшом числе обучаемых.

2. Совершенствование оружия ВКО не только уменьшает число единиц боевых средств, с помощью которых можно решить одни и те же задачи, но и повышает роль каждого специалиста, управляющего этим оружием и боевыми действиями. Новые требования к управленческому ядру обуславливают превращение каждого функционера ВКО в «штучный продукт». Количество специальностей в рамках общего направления «воздушно-космической обороны» будет объективно расти, а количество требующихся профессионалов по каждой специальности будет сокращаться. Их массовая подготовка невозможна и бессмысленна. Но для обучения таких уникальных управленческих кадров нужна школа, представленная еще более квалифицированными специалистами. «Штучное производство» кадров для

---

<sup>1</sup> Военно-научная конференция с руководящими должностными лицами ВС РФ на тему: «Актуальные вопросы строительства воздушно-космической обороны Российской Федерации» прошла 10 апреля 2012 г. в ВА ГШ ВС РФ.

войск ВКО требует полновесной системы военного образования, по своему наполнению и технологии ничем не отличающейся от системы массовой подготовки кадров. Чтобы передать знания и научить умению, надо самому знать и уметь. Никакие учебники, методические пособия, тайно или официально вывезенные из стен ВА ВКО, не помогут в налаживании такого учебного процесса ни в ВКА им. А.Ф. Можайского, ни в ВУНЦ ВВС (г. Воронеж).

3. Изменение сроков обучения и переход на курсовую систему подготовки предусматривает обязательное повышение квалификации каждого офицера один раз в три года, четырехмесячную переподготовку перед назначением на новую должность, и десятимесячные курсы, на которых офицеры получают высшую оперативно-тактическую подготовку.

Тем самым, за счет сокращения сроков подготовки повышается интенсивность обучения и увеличивается число категорий офицеров, задействованных в различных ее видах.

Ранее высшая оперативно-тактическая подготовка для офицеров частей, соединений ЗРВ, РТВ, истребительной авиации, разведки, радиоэлектронной борьбы, органов управления оперативно-тактического, оперативного уровня проводилась в одном вузе - в ВА ВКО им. Г.К. Жукова. Теперь она разделена по нескольким вузам: ВУНЦ ВВС (г. Воронеж) и ВКА им. А.Ф. Можайского. На этом фоне тем более странно звучит тезис о снижении кадрового заказа для войск ВКО.

Прямым следствием такой дезинтеграции некогда единой системы обучения являются проблемы с подбором кандидатов на должности командиров полков и бригад ПВО, ВКО, радиотехнических узлов РКО из-за отсутствия офицеров, способных исполнять эти должности.

5. Опыт учений показывает, что из-за проблем во взаимодействии войск до 40% боевых потерь авиации ожидается от огня своих сил ПВО. Решить эти проблемы можно только организовав совместное обучение в одном вузе функционеров-управленцев всех родов войск и специальностей ВКО. Как это и было организовано в ВА ВКО им. Г.К. Жукова до конца 90-х годов.

**Тезис Министра обороны г-на А. Сердюкова «УМЕНЬШЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НАУЧНОГО ПОТЕНЦИАЛА ВА ВКО...» не аргументирован.**

1. Только за последние 5 лет число научно-исследовательских работ, выполненных в академии по тематике ВКО, составляет более 260 (Приложение – 2). Из них 12 было выполнено непосредственно по заданию Министерства обороны РФ, 46 по заданию Генерального штаба ВС РФ, более 139 по заданиям Главных штабов и штабов видов и родов войск ВС.

Практически все уставные документы последних лет по применению войск ПВО ВВС и ВКО (Наставления, Боевые уставы) и Руководства по организации боевой работы на командных пунктах и пунктах управления



войск ПВО ВВС и ВКО были разработаны учеными академии. Даже комплект боевых уставов для нового рода войск ВКО в настоящее время разрабатывается не где-то, а в стенах тверской академии, готовящейся к ликвидации. И заказчики спешат получить этот научный продукт, пока академия не уничтожена, а ее ученые не разошлись по коммерческим предприятиям, охранным структурам и садово-огородным обществам.

Проект «Концепции ВКО...», утвержденной Президентом РФ в апреле 2006 года, разработан в стенах тверской академии.

17 крупных научно-исследовательских организаций, предприятий промышленности и органов управления МО РФ, в том числе Командование Войск ВКО, Военно-научный комитет ВС РФ, ОАО «ГСКБ Алмаз-Антей», Научно-исследовательский институт дальней радиосвязи (г. Москва), МГТУ им. Баумана, Нижегородский НИИ радиотехники являются соисполнителями научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проводимых в академии по заданию Министерства обороны РФ.

2. Буквально в конце прошлого года в академии завершено создание учебного командного пункта Стратегического командования ВКО и Космического командования (Приложение – 3), которые были представлены Командующему Войск ВКО и получили его высокую оценку. Аналогов данных КП еще нет в ВС РФ и в настоящее время ОАО «Концерн Системпром», используя наработки ученых академии, приступил к созданию боевых систем управления на их основе.

3. Подготовка офицеров ракетно-космической обороны в ВКА им. Можайского полностью базируется на учебно-методических материалах ВА ВКО и ведется преподавателями из ВА ВКО им. Жукова. «Смелые» заявления начальника ВКА им. Можайского о готовности обучать всех специалистов по всем профилям ВКО звучали в тот момент, когда занятия по дисциплинам ракетно-космической обороны (ПРО, СПРН, ККП) в его учебном заведении вели преподаватели, доставляемые из Твери в Санкт-Петербург вахтовым методом.

Но если остроту проблемы подготовки кадров для войск РКО в Санкт-Петербурге хотя бы «завуалировали» таким образом, то для подготовки офицеров противовоздушной обороны в ВКА им. А.Ф. Можайского нет ничего. А между тем основным по эффективности, высокоточным и уже самым многочисленным в НАТО классом средств нападения являются крылатые ракеты. В ближайшем будущем число КР наземного, морского и воздушного базирования достигнет 100 тысяч единиц. Организация борьбы с этими низколетящими и малозаметными средствами воздушного нападения чрезвычайно сложна. И по «чужим» учебникам этой борьбе не научить. То же самое можно сказать об организации нестратегической ПРО и др.

Относительно характера и направленности учебного процесса говорят результаты сравнения основных ученых и научных подразделений ВА ВКО им. Г.К. Жукова и ВКА им. А.Ф. Можайского. Так, в 2010 году, к моменту

запуска «ликвидационных процессов», ВА ВКО в г. Твери имела в штате следующие структуры.

В числе факультетов:

- факультет Войск ракетно-космической обороны (*подготовка офицеров-специалистов ПРО, СПРН, ККП*);
- факультет Войск противовоздушной обороны (*подготовка офицеров-специалистов ПВО, ЗРВ, РТВ*);
- Специальный (*подготовка иностранных специалистов для ОС ПВО СНГ и дальнего зарубежья*).

В числе кафедр:

- Тактики и вооружения ПРО;
- Оперативно-тактического применения и вооружения РКО;
- Оперативно-тактического применения войск ПРО и ПКО;
- Тактики и вооружения ЗРВ;
- Тактики и вооружения РТВ;
- Тактики авиации ПВО;
- Оперативного искусства (*комплексное применение всех сил ВКО*),

*а также кафедры по видам обеспечения боевых действий войск и сил ВКО.*

В числе научно-исследовательских групп (НИГ) и лабораторий (ЛНИ):

- НИГ по разработке оперативно-стратегических проблем ВКО;
- НИГ по разработке проблем вооружения и военной техники войск ПВО;
- НИГ по проблемам федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства;
- НИГ по исследованию проблем разработки и применения новых информационных технологий в подготовке операций ВВС);
- ЛНИ по военно-экономическим вопросам ВКО.

В это же время «готовая приступить к подготовке специалистов ВКО» ВКА им. А.Ф. Можайского не имела в своей структуре *ни одного учебного или научного подразделения*, имеющего хотя бы косвенное отношение к области ВКО.

Факультеты:

- конструкций ракет-носителей и космических аппаратов;
- систем управления и вычислительной техники;
- радиоэлектроники;
- инженерно-технический;
- сбора и обработки информации.

В числе основных кафедр:

- стартовые и технические комплексы ракет и космических

аппаратов;  
космические летательные аппараты и разгонные блоки;  
конструкции ракет-носителей и ракетных двигателей;  
криогенная техника и системы термостатирования ракет и  
космических аппаратов;  
автоматизированные системы подготовки и запуска ракет и  
космических аппаратов;  
и др.

4. За 55 лет существования и эффективного функционирования ВА ВКО вырастила 8 научных школ, 5 из которых непосредственно относятся к предметной области «ВКО» и являются эксклюзивными, уникальными, не имеющими конкурентов в мировой научной среде (Приложения – 4-11).

В ВКО им. А.Ф. Можайского сложились свои научные школы, но они относятся к иной области применения Вооруженных Сил, не имеющей ничего общего с ВКО.

5. Именно ученые ВА ВКО первыми забили тревогу относительно некоторых перегибов и ошибок в создании Войск ВКО. В частности, они увидели, что в рамках принятых подходов строится не система ВКО страны, а лишь система ВКО одного города и близлежащих территорий центрального региона. Для развития и совершенствования ВКО до уровня обороны всей страны и создания Стратегического Командования ВКО, как это указано в решении Президента РФ при постановке задач руководству страны 30.11.2010 г., необходимы научно обоснованные предложения и рекомендации. В настоящее время их могла бы сделать только тверская академия, где и зародились основы теории ВКО еще в семидесятих годах прошлого столетия.

**Тезис Министра обороны г-на А. Сердюкова «МОРАЛЬНЫЙ И ФИЗИЧЕСКИЙ ИЗНОС УЧЕБНО-МАТЕРИАЛЬНОЙ БАЗЫ...» необъективен.**

1. Вся необходимая для подготовки офицеров ВКО учебно-материальная база (Приложение – 12), включающая систему учебных командных пунктов, тренажеры и моделирующие комплексы от тактического до стратегического уровня (общей стоимостью около миллиарда рублей), прошла полную модернизацию за 2011-2012гг.

О современном уровне учебно-материальной базы академии свидетельствует, например, тот факт, что ВА ВКО является учебным заведением, подготовившим управленческие кадры для первых в России зенитных ракетных полков С-400. И еще: руководящий и инженерно-конструкторский состав передового производственного объединения «Гранит» изъявил желание и прошел обучение в рамках программы



академических курсов ВА ВКО. Стали бы эти специалисты терять время на изучение «морально и физически изношенных образцов оружия» ?

Все стоящие на вооружении Войск ВКО комплексы средств автоматизации командных пунктов и пунктов управления развернуты в отремонтированных помещениях.

В хорошем состоянии учебно-материальной базы (Приложение -13) имели возможность убедиться и Директор департамента военного образования МО РФ Е. Приезжева во время посещения академии в декабре 2011 года, и командующий Войсками ВКО в феврале этого года.

2. Техника «старого» парка, например, ЗРК С-75, С-125, С-200 и др., а также системы управления ими используются только для подготовки иностранных военнослужащих, поскольку именно она находится на вооружении в этих странах (Приложение – 14). В других военно-учебных заведениях полностью отсутствуют как соответствующие образцы вооружения, так и технический персонал, способный обеспечить их эксплуатацию и обслуживание.

ВА ВКО в течение 50 лет осуществляет подготовку кадров для вооруженных сил иностранных государств, является признанным эталоном качества их подготовки для национальных вооруженных сил, и что немаловажно – источником реальных доходов для нашего государства (Приложение – 15).

Отсутствие каких-либо замечаний со стороны национальных командований – лучшее подтверждение тому, что состояние этой «устаревшей» учебно-материальной базы соответствует требуемому уровню.

Несмотря на сложности, связанные с реформированием Вооруженных Сил, в 2011/2012 учебном году в академии ВА ВКО количество обучаемых на спецфакультете составит 234 человека из 19 стран мира с учетом заключенных договоров на обучение иностранных военнослужащих (51 человек) из 12 государств сроком до 2015 года (из них - офицеры-слушатели на полный курс обучения – 33, слушатели академических курсов -11, адъютанты – 7). Кроме того, в 3 Управление ГУК МО РФ поступили заявки на обучение курсантов, желающих обучаться именно в ВА ВКО. Новые заявки поступают от разных стран даже сейчас, когда слухи о возможной ликвидации вуза просачиваются через СМИ.

Доверие качеству обучения в стенах ВА ВКО со стороны военно-политического руководства десятков государств мира является гарантом дальнейшего поступления валюты в бюджет России (и ее Минобороны). Обучение офицеров и курсантов этих стран сложнейшим специализациям ПВО служит своего рода залогом их добрососедского отношения к России (с одной стороны) и вводит их военные ведомства в долгосрочную зависимость от нашего оружия и нашей военной науки (с другой стороны). Ни к ВУНЦ ВВС (г. Воронеж), ни к ВКА им. А.Ф. Можайского в этом смысле (в смысле авторитета в области ВКО) подобного доверия не будет как в ближайшей,

так и в среднесрочной перспективе. А значит и обучение военнослужащих потенциальных союзников России будет переведено в США, Францию, Украину, РБ и др. страны, что для нашего государства означало бы очередное политическое поражение.

3. В отличие от ВА ВКО, в ВУНЦ ВВС (г. Воронеж) и ВКА им. А.Ф. Можайского всю учебно-материальную базу для подготовки специалистов ВКО пришлось бы создавать заново, комплектовать профессорско-преподавательским и инженерно-техническим составом.

Неужели это и есть государственный подход ?

**Тезис Министра обороны г-на А. Сердюкова «АКТИВНО РАБОТАЮЩИЕ ПРЕПОДАВАТЕЛИ И УЧЕНЫЕ ВА ВКО ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ АТТЕСТАЦИИ ПЕРЕВОДЯТСЯ В ДРУГИЕ ВУЗЫ... ЧТО ПОЗВОЛИТ СНИЗИТЬ СОЦИАЛЬНУЮ НАПРЯЖЕННОСТЬ» – невыполним практически.**

1. Большая часть профессорско-преподавательских и научно-исследовательских должностей в штате ВА ВКО – гражданские. Именно ученые возраста «за 50 лет» составляют бесценный фонд опытных специалистов ВКО. В отличие от военнослужащих, которых можно отправить на новое место службы «установленным порядком», офицеров запаса и в отставке Министру обороны заинтересовать в этом плане нечем. Заработная плата преподавателя со всеми надбавками не превышает стоимости месячной аренды квартиры, которую пришлось бы снимать «в поднаем» такому преподавателю в Санкт-Петербурге.

Предварительные опросы научно-педагогического состава ВА ВКО показывают, что переезд к новому месту работы и службы для большинства лиц профессорско-преподавательского состава будет невозможен. При этом может быть потеряно 100% докторов наук и 80-95% кандидатов наук. К переезду готовы менее 12% преподавателей (только военнослужащие, не имеющие жилья в Твери).

2. Для сохранения лидирующих позиций в науке и реализации новых, прогрессивных методов подготовки кадров для Войск ВКО уже недостаточно возможностей отдельных личностей. А как перевести из вуза в вуз целые научные школы ? Как сохранить их традиции и атмосферу научного творчества на фоне всеразрушающих тенденций и пренебрежения реформаторов к этим традициям и атмосфере ?

**Тезис директора Департамента образования Е. Приезжевой «ВОЕННОЕ ОБРАЗОВАНИЕ – ЭТО НЕ ПРОСТО НАБОР РАЗЛИЧНЫХ ВОЕННО-УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ, А ИХ ВЗАИМОСВЯЗАННАЯ СИСТЕМА...» верен, но противоречит осуществляемым практическим действиям** Министерства обороны и Департамента образования по реформированию этой системы.

1. В ВС России создан новый род войск – войска Воздушно-космической обороны (ВКО), объединяющий под единым руководством силы и средства противовоздушной и ракетно-космической обороны. В этом же составе до 1997 года находились Войска ПВО страны. Подготовку кадров для них осуществляла Военная академия противовоздушной обороны им. Г.К. Жукова<sup>2</sup>, которая имеет 30-летний опыт совместной подготовки специалистов для систем ПВО и РКО.

Академия является единственным учреждением в ВС РФ, где создан коллектив ученых и педагогов как по профилям ПВО, так и по профилям РКО, что позволяет на высоком научном уровне проводить совместную (системную, комплексную) подготовку специалистов и совместное (системное, комплексное) исследование проблем противовоздушной и ракетно-космической обороны. Опыт комплексной подготовки офицеров разных родов войск для системы ПВО (ВКО) не обладает ни одно из высших военно-учебных заведений Российской Федерации. В то время как Военная академия воздушно-космической обороны им. Г.К. Жукова решает эти задачи уже более 55 лет (Приложения – 15, 16).

Но в последние годы эту комплексность и системность начали разрушать передачей подготовки специалистов РКО, ИА, РЭБ в другие вузы, отъемом учебных программ и методических пособий, растаскиванием цельных научных школ ВА ВКО по кафедрам и научным лабораториям, находящимся в разных городах страны. При этом равноценную учебно-материальную базу подготовки соответствующих специалистов, переведенных в другие вузы, организовать не удалось. Действующие командные пункты РКО и вся научная база остались в ВА ВКО им. Жукова. Сегодня академия еще сохраняет все основные направления подготовки командных и инженерных кадров для войск ВКО, поэтому их подготовка по названным специальностям может быть в любой момент возобновлена. Но если начатый процесс дезинтеграции не будет остановлен, то страна получит именно «НАБОР РАЗЛИЧНЫХ ВОЕННО-УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ» вместо «ВЗАИМОСВЯЗАННОЙ КОМПАКТНОЙ СИСТЕМЫ», о чем так ратует госпожа Е. Приезжева.

Сомнительно также, что предпринимаемые меры по ликвидации ВА ВКО способны «ОПТИМИЗИРОВАТЬ РАСХОДЫ НА ВОЕННОЕ ОБРАЗОВАНИЕ». Какая экономическая целесообразность может быть в том, чтобы ломать имеющееся и успешно функционирующее, ради создания того, чего нет, и что вряд ли будет также эффективно функционировать?

2. В настоящее время силы и средства ВКО находятся в подчинении различных структур. При отсутствии единой идеологии и различных

---

<sup>2</sup> Признанием вклада в подготовку высокопрофессиональных кадров и разработку теоретических основ воздушно-космической обороны стало переименование в 1999 году академии противовоздушной обороны в академию воздушно-космической обороны.



подходах к подготовке специалистов ВКО обеспечить комплексность построения ВКО, единое понимание целей, задач и способов их решения практически невозможно. Все эти специалисты должны получать теоретическую базу в одной школе, оттачивать мастерство управления разнородными силами ВКО на одних военных играх и комплексных командно-штабных учениях. Интеграция их действий начинается в ВУЗе. В войсковых частях, географически разнесенных на сотни и тысячи километров, заниматься этими вопросами будет поздно, затруднительно и непродуктивно.

3. Еще один неоспоримый довод в пользу сохранения Военной академии ВКО - ее стратегически выгодное географическое положение.

Для успешного продвижения научно-теоретических и методологических разработок в практику войск крайне важна тесная интеграция коллектива ученых и педагогов вуза с конструкторскими бюро, НИИ, промышленными предприятиями и штабами войсковых формирований.

Такая связь давно налажена. В непосредственной близости к академии дислоцируются три бригады ПВО (Ржев, Видное, Долгопрудный), ГЦ ПРН (Солнечногорск), ГЦ ККП (Ногинск), дивизия ПРО (Софрино), соединение военно-транспортной авиации (Тверь), части истребительной авиации, зенитных ракетных и радиотехнических войск ВВС, предприятия по производству радиолокационных станций высокой заводской готовности для Космических войск (Клин), НПО «Алмаз-Антей» и «Системпром» (Москва), НИЦ ПВО (г. Тверь) ФГУ «4 ЦНИИ Минобороны России»<sup>3</sup>, ФГУП «Научно-исследовательский институт информационных технологий»<sup>4</sup> (Тверь), НИИ «ЦентрПрограммСистем» (Тверь), НПО «РусБИТех» (Тверь).

Ряд ученых ВА ВКО включены в состав Вневедомственного экспертного совета по проблемам воздушно-космической обороны» (г. Москва).

Наконец, все центральные органы военного управления (штаб ВКО, главные штабы видов и родов войск ВС РФ, Генеральный штаб ВС РФ, Министерство обороны) находятся рядом.

Эти (и другие) организации дислоцируются в двух областях – Московской и Тверской (Приложения – 18, 19). Такое соседство делает реальным тесное взаимодействие всех структур, имеющих отношение к проблематике ВКО: проведение совещаний, научных семинаров и конференций, организация комплексных НИР и ОКР, участие в оперативных мероприятиях войск, проведение педагогической практики профессорско-преподавательского состава и т.д.

---

<sup>3</sup> НИЦ ПВО (г.Тверь) ФГУ «4 ЦНИИ Минобороны России» - базовый институт по исследованию проблем построения систем ПВО РФ и объединенной системы ПВО СНГ.

ФГУП НИИИТ - разработчик комплексов средств автоматизации ВВС.

<sup>4</sup> Значительную часть персонала и руководство этих научных организаций составляют бывшие выпускники академии, а значит, существует единая идеология и понимание вопросов функционирования и строительства воздушно-космической обороны.

Близость органов международного сотрудничества позволяет оперативно решать вопросы, связанные с набором, подготовкой и выпуском слушателей и курсантов иностранных армий, их всесторонним обеспечением всеми видами довольствия.

Перевод центра подготовки специалистов ВКО в Санкт Петербург приведет к усложнению и даже нарушению этой интеграции. А организация любого совместного мероприятия между работниками учреждений, разнесенных в пространстве почти на 700 км, обойдется казне «в копейчку». Плюс – потеря времени, затрачиваемого на перемещение между двумя столицами.

Учитывая тенденцию перехода от «ПРОСТОГО НАБОРА» военно-учебных и научных заведений к комплексным военно-учебно-научным центрам, идея создания ВУНЦ на базе ВА ВКО с включением в этот центр выше перечисленных компактно расположенных организаций и учреждений ВКО могла бы стать оптимальным решением. Именно с таких государственных позиций следует подходить к проблеме совершенствования образовательного процесса и научных исследований в области ВКО РФ.

**Тезис директора Департамента образования Е. Приезжевой «НЕКОТОРЫЕ ПРИНИМАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ ВЫЗВАЛИ НЕОДНОЗНАЧНУЮ РЕАКЦИЮ В ОБЩЕСТВЕ... В АДРЕС ПРЕЗИДЕНТА И ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ, В ПАЛАТЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РФ ПОСТУПАЕТ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ОБРАЩЕНИЙ... ЭТИ ПИСЬМА ВНИМАТЕЛЬНО АНАЛИЗИРУЮТСЯ В МИНОБОРОНЫ РОССИИ... ВСЕ РАЗУМНОЕ И ЦЕЛЕСООБРАЗНОЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ В НАШЕЙ ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПОДГОТОВКИ ВОЕННЫХ КАДРОВ» не подтверждается практикой реформы.**

1. Блуждания и перегибы в реформе самых современных и высокотехнологических войск вызывают не «НЕОДНОЗНАЧНУЮ», а *однозначно негативную реакцию*, причем у всех, кто знаком с проблемами организации ВКО государства. «Национальная безопасность – состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз»<sup>5</sup>. Поэтому каждому гражданину, связывающему свою судьбу с судьбой России, не безразлично – кто будет обеспечивать его защиту от самой разрушительной и реальной военной угрозы.

2. Из множества обращений, предложений, предостережений, высказанных учеными – специалистами в области ВКО, *ни одно не было признано «РАЗУМНЫМ И ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ»* со стороны тех лиц (не всегда специалистов ВКО), от кого зависит принятие решений. И *ни одно из*

<sup>5</sup> Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года. Утверждена Указом Президента РФ от 12.05.2009 г. №537.

них не было «ИСПОЛЬЗОВАНО В ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ» по совершенствованию подготовки военных кадров для Войск ВКО.

4. Среди компетентных учреждений и лиц, аргументированно отстаивающих ВА ВКО в г. Твери, достаточно назвать Академию Военных наук (АВН) и ее Президента – генерала-армии Гареева М.А. На собраниях АВН (2010 г., 2011 г.) в разделе «Воздушно-космическая оборона» он отмечал, что Военная академия воздушно-космической обороны имени Маршала Советского Союза Г.К. Жукова должна быть сохранена.

Если и эта позиция не является авторитетной, а лишь выражает «НЕОДНОЗНАЧНУЮ РЕАКЦИЮ В ОБЩЕСТВЕ», то кто же есть тот главный эксперт в области ВКО, которого скрывают от нас реформаторы? Хотелось бы «знать героя в лицо» - изучить его боевой путь, образование и достижения именно в этой области национальной безопасности. Примечательно, что никто из Генерального штаба и Минобороны России не работал в академии, чтобы лично определить ее возможности и роль в создании ВКО страны.

### **Уважаемый Александр Николаевич !**

В своей 6-й предвыборной статье «Быть сильными: гарантии национальной безопасности для России» В.В. Путин обозначил главные контуры военной реформы: «Приоритеты здесь – это ядерные силы, воздушно-космическая оборона... Время требует решительных шагов по укреплению единой системы ВКО...».

Но ситуация, сложившаяся вокруг ВА ВКО и поставившая академию на грань ликвидации, по моему убеждению, обусловлена не поиском оптимальных способов решения задачи, поставленной Верховным Главнокомандующим, а несколько иными причинами.

Реформа военного образования предполагает сокращение числа военно-учебных заведений. Понимая, что целевая направленность и многолетний опыт подготовки кадров позволяет Военной академии ВКО им. Г.К. Жукова занять ведущие позиции в системе военного образования по подготовке специалистов для войск ВКО, лица, лоббирующие интересы ВКА им. А.Ф. Можайского, предпринимают активные шаги по ликвидации ВА ВКО, вводя в заблуждение руководство Департамента образования МО РФ, а в итоге – и Верховного Главнокомандующего ВС РФ относительно возможностей тверского вуза. Не обошлось здесь и без помощи «пятой колонны» внутри тверского вуза в лице отдельных его бывших руководителей, преследующих определенные личные интересы и заинтересованных в закрытии академии.

1. Предоставляются заведомо ложные сведения о количестве имеющихся в ВА ВКО преподавателей по специальностям подготовки



офицеров ПВО, количестве обучаемых слушателей и курсантов, численности кафедр и «не востребованности» научного потенциала.

2. Предоставляются заведомо ложные сведения о количестве преподавателей, изъявивших желание проходить службу в ВКА им. Можайского.

3. Предоставляются заведомо ложные сведения об имеющейся в ВКА им. А.Ф. Можайского учебно-материальной и методической базе для подготовки офицеров ВКО (в части, касающейся ПВО, она практически полностью отсутствует).

4. Поступает информация, якобы «ВА ВКО не имела перспектив для развития на существующих фондах...» (при том, что жилые фонды академии из расчета 12 кв.м. на чел. имеют емкость 2800 обучаемых !).

В этой связи прошу Вас, как Председателя Комиссии Общественной палаты Российской Федерации по проблемам национальной безопасности и социально-экономическим условиям жизни военнослужащих, членов их семей и ветеранов, довести до военно-политического руководства страны информацию о реальном положении дел. Сохранение ВА ВКО – не просто вопрос «выживания» одного военно-учебного заведения, а необходимое условие выполнения *государственной задачи* создания эффективной системы ВКО России.

С уважением,

А.И.ХЮПЕНЕН



