

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ: прошлое, настоящее и перспективы

95-летие гражданской авиации России – это общий юбилей отечественных авиастроителей и работников авиакомпаний, аэропортов и других структур, обеспечивающих создание, производство и техническое обслуживание пассажирской, транспортной и специальной гражданской авиатехники, создание и обслуживание аэропортовой инфраструктуры, безопасность полётов, комфорт авиапассажиров... А также тех должностных лиц, от кого напрямую зависит государственное регулирование авиационной деятельности в России, её состояние и перспективы развития.

Как говорит наш выдающийся авиаконструктор, 35 лет возглавлявший ОКБ им. С.В. Ильюшина – ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина», академик РАН Генрих Васильевич Новожилов, «всё в авиастроении создаётся трудами «авиационной братии» и высшей политической волей». Это в полной мере относится и в целом к авиационной деятельности в стране, включая её гражданскую составляющую.



Виктор Дмитриевич КУЗНЕЦОВ,
генеральный директор ОАО «Авиакпром»

Если рассматривать авиационную промышленность с точки зрения реализуемых функций, можно выделить три её важнейших задачи: во-первых, создание и поддержка эксплуатации авиационной техники и авиационного вооружения для обеспечения обороноспособности государства; во-вторых – техническое обеспечение авиатранспортной доступности всех регионов страны и всех групп населения, что в России является конституционным правом граждан; и в третьих – обеспечение значительной части населения страны высококвалифицированной и высокооплачиваемой работой.

Разумеется, в решение комплекса этих разноплановых задач авиационная промышленность вовлекает академическую и прикладную науку, почти все другие отрасли и значительно влияет на их развитие. Практически, авиастроение является одним из ключевых локомотивов научно-технического и технологического развития страны.

В разные периоды истории отечественного авиастроения эти задачи осознавались и решались по-разному.

СЛАВНОЕ ПРОШЛОЕ

Для всех нас, связавших свою жизнь и судьбу с авиацией, поучителен опыт отечественных авиастроителей, особенно их деятельность в переломные периоды истории. Поэтому ОАО «Авиакпром» совместно с отраслевыми НИИ и предприятиями подготовил и издал серию книг по истории авиационной промышленности России.

Архивные материалы и подтвержденные современниками факты свидетельствуют о том, что многие выдающиеся открытия в области авиационной науки и в создании первых воздушных кораблей разного типа по праву принадлежат нашим соотечественникам: М.В. Ломоносову, А.Ф. Можайскому, Н.И. Кибальчичу, Д.И. Менделееву, Д.К. Чернову, В.С. Федотову, Н.Е. Жуковскому, С.А. Чаплыгину, К.Э. Циолковскому, М.А. Рыкачеву, Н.А. Рынину, Б.Н. Юрьеву и многим другим.

Во второй половине XIX века учёные и инженеры-изобретатели России и других стран Европы, окрылённые успехами технического прогресса, приступили к практической реализации извечной мечты человечества освоить воздушное пространство с помощью «механических птиц». К этому времени уже получили значительное развитие воздушные шары (аэростаты), а теперь речь шла о хорошо управляемых летательных аппаратах тяжелее воздуха.

Просто поражает творческое дерзновение и научно-техническое предвидение выдающихся учёных и изобретателей России, которые в исследованиях и проектах иногда на многие десятилетия, а то и полтора-два века, опережали своё время. Большинство первых российских проектов летательных аппаратов тяжелее воздуха имели не военное, а гражданское назначение.

В 1864 году инженер Николай Афанасьевич Телешов представил общественности проект под названием «Система воздухоплавания». Это был проект пассажирского самолета вместимостью 120 человек. Поднять его в воздух должен был паровой двигатель, снабженный воздушным винтом.



А.Н. Лодыгин и его «Электролёт»



Проект не получил признания, и на его базе Телешов разработал новый – самолета «Дельта», на который он планировал установить воздушно-реактивный пульсирующий двигатель. Поднять в небо самолет должно было крыло треугольной формы с углом стреловидности 45° , имеющее тонкий профиль. Телешов получил патенты на свои проекты за границей. 31 августа 1864 г. министерство торговли Франции зарегистрировало «Систему воздухоплавания», а 17 августа 1867 г. – самолет «Дельта» и двигатель к нему.

Александр Николаевич Лодыгин, изобретатель лампочки накаливания (1874г.), разработал в 1870г. проект оригинального летательного аппарата тяжелее воздуха – электролета, как он его назвал. Электролет представлял собой длинный металлический цилиндр, заканчивавшийся с одной стороны конусом, а с другой – полушарием. Такая форма машины обеспечивала её обтекаемость. На полушарии был помещен винт, отклонявшийся влево и вправо и служащий рулем поворота. Второй, горизонтальный винт, находился вверху электролета и предназначался для подъема в воздух. По мнению Лодыгина, этот несущий винт при уменьшении числа его оборотов содействовал бы плавной и безопасной посадке машины. В качестве двигателей изобретатель предполагал использовать электромоторы, питаемые особыми аккумуляторами.

Конструктор Степан Карлович Джевецкий, известный как разработчик проектов подводных лодок, опубликовал в начале 1880-х годов работы по теории полета птиц и аэропланов. Но основная его заслуга заключается в разработке теории и методов черчения и расчета воздушных винтов. Джевецкий впервые установил и метод составления теоретического чертежа винтов, принятый затем повсеместно и перешедший в судостроение.

Выдающийся изобретатель Павел Дмитриевич Кузьминский является автором проекта и строителем первой в мире парогазовой турбины. Также он был автором нескольких проектов летательных аппаратов, один из них – «Руссолет» с двумя коническими спиральными вертикальными винтами «руссоидами». По эскизам, схема аппарата представляла собой двухвинтовой вертолет или, по другим источникам, автожир...

Эти и другие работы наших соотечественников, как и работы зарубежных изобретателей в Европе и Америке, были первыми попытками человечества покорить небо. Их опыт был использован теми, кому удалось построить настоящий аэроплан. Первым стал аппарат русского инженера, контр-адмирала Александра Федоровича Можайского.

Существующий до настоящего времени принцип устройства летательного аппарата – крылья, хвост, фюзеляж с местом для пилота, руль высоты и поворотов, соединённый тягами с подвижными элементами крыльев и хвоста, шасси с колесами, гребной воздушный винт – впервые в мире задуман А.Ф. Можайским в селе Вороновица в 1873 г. и чуть позже, в 1876 году, смоделирован и испытан. С высокого холма на берегу реки Южный Буг у с. Потуш в 1876 году были проведены первые полеты человека на прототипе первого самолета-амфибии и современного планера с фюзеляжем в форме лодки на колёсах. В качестве тяги использовалась тройка лошадей, тащивших летательный аппарат на длинной верёвке. На своём планере Можайский приземлялся как на сушу, так и на воду. Эти полёты позволили конструктору вычислить необходимую подъёмную площадь.



А.Ф.Можайский

В конце 1876 года А.Ф. Можайский обратился с докладом в постоянную комиссию по использованию воздухоплавания в военных целях, и в 1877 году его проект был одобрен. На полученные от правительства деньги он в 1880 г. закупил в Англии компактные паровые двигатели, доработанные по его чертежам, и приступил к постройке самолета. В

1881 г. зарегистрировал свое изобретение и получил патент («Привилегию») на воздухоплавательный снаряд. На специально выделенном Красносельском военном поле под Петербургом (Красное Село) Можайский в 1881-1882 годах построил свой воздухоплавательный аппарат. В 1883-1885 годах проводились испытания и доводка аппарата, а 20 июля 1885 года была предпринята попытка лётных испытаний, в ходе которых самолёт А.Ф. Можайского отделился от земли, но после взлёта накренился и поломал крыло.

Разработанный А.Ф. Можайским фюзеляжный тип самолёта более чем на 30 лет опередил разработки других российских, западноевропейских и американских конструкторов, которые только в 1909-1910 годах начали строить самолёты по подобной схеме. Принципиальная конструктивная схема самолёта А.Ф. Можайского используется в мировом самолётостроении и сейчас...



Первые пассажиры первого в мире пассажирского самолёта «Илья Муромец», февраль 1914 г.

Поучительным примером взаимодействия государства и частного бизнеса может служить дореволюционный период становления отечественного авиастроения. Его характерными особенностями были стратегическое мышление многих высших должностных лиц империи, быстрая реализация принимаемых государственных решений, патриотизм и деловая инициатива отечественных промышленников, отслеживавших все новейшие научно-технические веяния и стремившихся быстро внедрить их в России на своём производстве. Благодаря усилиям С.С. Щетинина, Ю.А. Меллера, М.В. Шидловского, В.А. Лебедева и других талантливых организаторов в 1909-1910-х годах в российском авиастроении была совершена технологическая революция, в результате которой вместо кустарных мастерских появились крупные авиапромышленные предприятия полного цикла, на которых работали лучшие отечественные авиаконструкторы и инженеры-технологи.

Благодаря трудам основоположников мировой авиационной науки Н.Е. Жуковского и С.А. Чаплыгина авиастроители России перешли от поиска более совершенных форм летательных аппаратов методом проб и трагических ошибок к конструированию авиатехники на основе научно обоснованных расчётов. Был сформирован значительный научно-технический задел для опережающего развития отечественной авиации, свидетельством чего стали «летающее чудо» И.И. Сикорского – четырёхмоторный «Илья Муромец», вертолёт Б.Н. Юрьева, аэропланы оригинальной конструкции И.И. Стеглау, В.А. Слесарева, А.А. Пороховщикова, А.Я. Докучаева, А.С. Кудашева, В.А. Ребикова, Я.М. Гаккеля и других авиаконструкторов.

Примечательно, что Игорь Иванович Сикорский на базе своего первого в мире серийного бомбардировщика «Илья Муромец» создал и первый в мире пассажирский самолёт. Впервые в истории авиации он был оснащён отдельным от кабины пассажирским салоном, спальными комнатами, туалетом и ванной. Имелись отопление и электрическое освещение. В феврале 1914 года этот самолёт совершил полёт с 16 людьми на борту.

За короткий период в четыре года частная авиационная промышленность при минимальной поддержке со стороны государства создала в России многочисленный воздушный флот. Вместе с тем в ходе Первой мировой войны была доказана правота тех ученых, кто еще в 1909 г. настаивал на принятии государственной программы авиастроения, которая стимулировала бы комплексное развитие отечественной авиационной промышленности и смежных отраслей, в том числе двигателестроения. Трагические последствия имело лоббирование российскими государственными чиновниками лицензионного производства зарубежных военных аэропланов, даже значительно уступавших отечественным: в самые напряженные годы войны российские авиационные заводы часто простаивали из-за того, что союзные страны не имели возможности поставлять в Россию важные комплектующие для производства авиатехники. Правительство Российской империи с большим запозданием осознало, что это проблемы общегосударственные, а не только частных предприятий авиапромышленников и отдельных коррумпированных чиновников.

Ошибки предыдущего периода были учтены советской властью России. Вызывают восхищение быстрые темпы возрождения отечественной авиационной промышленности из полной разрухи после кровопролитных Первой мировой и гражданской войн, иностранной интервенции.

Острейшие проблемы восстановления и развития авиастроения в стране были обсуждены на состоявшемся 23 июня 1918 года Всероссийском авиационном съезде. На нём, в частности, было принято решение о необходимости учреждения при МВТУ авиационного института и авиационного техникума. Организация этих учреждений была поручена профессору Н.Е. Жуковскому в соответствии с разработанным им проектом. В 1919-1923 годах активно развивалось высшее и среднее авиационное образование в Москве, Новочеркасске, Киеве, Харькове. Разра-



В салоне 1-го в мире пассажирского самолёта «Илья Муромец»



Н.Е. Жуковский

национализация и создание государственной системы управления. Уже 1 декабря 1918 года по инициативе Н.Е. Жуковского и А.Н. Туполева советское правительство учредило Центральный аэрогидродинамический институт – ЦАГИ, который стал научно-технической базой возрождения и развития отечественной авиации. 31 декабря 1918 года при Всесоюзном Совете Народного Хозяйства РСФСР (ВСНХ) было образовано Главное управление авиапромышленных заводов (Главкоавиа)...

В январе 1920 года, ещё в ходе напряжённой гражданской войны, впервые в РСФСР начались регулярные рейсы на внутренних авиалиниях по маршруту Сарапул–Екатеринбург–Сарапул. С 1 мая 1921 года была открыта почтово-пассажирская авиалиния Москва–Харьков, которую обслуживали 6 самолётов «Илья Муромец». Правда, эти самолёты были сильно изношенными с выработавшими ресурс двигателями.

9 февраля 1923 года Советом Труда и Оборона было принято постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». Плановое создание гражданской авиации нашей страны и её деятельность получили нормативно-правовое и организационное оформление.

8 марта 1923 года была создана массовая общественная организация «Общество друзей воздушного флота». 17 марта этого же года создано акционерное общество «Добролёт» (в 1932 году переименовано в «Аэрофлот»), в последующие месяцы – такие же общества «Закавиа» (в Грузии) и «Укрвоздухпуть». Создание массового гражданского флота страны стало общенародным делом. 18 июля 1923 года открылась регулярная авиапассажирская линия Москва–Нижний Новгород...

В условиях международных санкций и агрессии, народы Советского Союза совершили колоссальный социально-экономический и научно-технический прорыв, который

батывали учебные программы и вели занятия выдающиеся российские учёные и конструкторы Н.Е. Жуковский, С.А. Чаплыгин, Б.Н. Юрьев, В.П. Ветчинкин, Б.С. Стечкин, А.А. Архангельский, Е.Н. Тихомиров и многие другие.

С целью восстановления авиационной промышленности страны в 1918 году началась её

сделал нашу Родину крупнейшей промышленной державой в Европе и второй в мире (после США, не испытывавших в XX веке войн на своей территории). По мере быстрой и масштабной индустриализации, переводу всей хозяйственной жизни на новый технологический уклад, активно развивалось отечественное авиастроение. При этом особое внимание уделялось комплексному наращиванию научно-технической, производственно-технологической и сырьевой базы авиационной промышленности, включая двигателестроение, а также смежных отраслей. Учитывая, что в капиталистических странах, особенно в США, в 20-х – 30-х годах разразился жесточайший экономический кризис с массовой безработицей, СССР на выгодных условиях закупал у них новейшее оборудование и технологические линии, лучшие образцы техники, привлекал для проектирования и строительства новых заводов наиболее талантливых иностранных инженеров и квалифицированных американских и европейских рабочих. Всё делалось исключительно в стратегических интересах развития отечественной промышленности, быстрого наращивания научно-технического и технологического потенциала как основы обороной мощи и независимого устойчивого социально-экономического развития страны.



Плакат И.Симакова «Стройте воздушный флот СССР», 1923 год



За первые две пятилетки в 1928 – 1937 годах авиационная промышленность Советского Союза значительно нарастила производственную базу: имевшиеся предприятия были реконструированы и технически переоснащены, были построены крупные авиастроительные заводы в Горьком, Воронеже, Казани, Иркутске, Новосибирске, Комсомольске-на-Амуре, авиамоторные заводы в Перми, Воронеже и Казани. Во главе с талантливыми конструкторами коллективы самолётостроительных ОКБ А.Н. Туполева, Д.П. Григоровича, Н.Н. Поликарпова, В.М. Петлякова, А.С. Яковлева, С.В. Ильюшина, моторостроительных ОКБ А.А. Микулина, В.Я. Климова, Д.А. Швецова, С.К. Туманского и других менее чем за десять лет создали десятки типов опытных самолётов и авиамоторов, лучшие из которых были запущены в массовое серийное производство.

Была сформирована сеть отраслевых ВУЗов, техникумов и профессионально-технических училищ. По всей стране были созданы аэроклубы Осоавиахима, в которых ежегодно тысячи юношей и девушек осваивали пилотирование на учебных самолётах У-2 Н.Н. Поликарпова и УТ-2 А.С. Яковлева. Авиация стала всенародной любимицей, а настоящими кумирами молодёжи стали прославленные лётчики и лётчицы, совершившие на отечественных самолётах рекордные авиаперелёты над Россией и за океан...

В результате за две пятилетки страна полностью освободилась от закупки зарубежной авиатехники, парк гражданской авиации увеличился в 50 раз, а аэродромная сеть – в 16 раз.

Большой прорыв в отечественном авиастроении был совершён накануне Второй мировой войны. С середины 1930-х годов серийные отечественные боевые самолёты по своему техническому уровню и боевым качествам не уступали зарубежным аналогам, а по авиационному вооружению значительно превосходили их. После образования 11 января 1939 года первого отраслевого органа управления – Наркомата авиационной промышленности СССР, за полтора предвоенных года был удвоен выпуск боевых самолетов – до 50 штук в сутки, при этом на поток было поставлено производство авиатехники нового поколения. Достигнуто это было прежде всего за счёт внедрения более эффективных технологий и новой системы организации всех процессов в отрасли.

Всего за 1926 – 1941 годы в СССР было выпущено 60408 гражданских и военных самолётов различных типов.



**Пассажирский самолёт ПС-35
(модификация АНТ-35) ОКБ А.Н. Туполева**



**П.О.Сухой А.С.Яковлев П.В.Дементьев
К.Е.Ворошилов А.Н.Туполев М.П.Георгадзе
В.Я.Климов**

В годы войны Наркомат авиационной промышленности СССР под руководством наркома А.И. Шахурина, его заместителей П.В. Дементьева, А.С. Яковлева, В.П. Кузнецова, В.П. Баландина, М.В. Хруничева, П.А. Воронина, В.И. Тарасова и Г.В. Шорина, руководители ОКБ и серийных заводов в тесном взаимодействии с советскими и партийными органами власти обеспечили чёткое управление на всех уровнях. Была проведена невиданная по масштабам и срокам передислокация авиационных заводов с прифронтовой зоны в глубокий тыл и быстрое развёртывание производства на новом месте. За время войны глубокие изменения произошли в технологии ряда производств: сварка по методу академика Е.О. Патона, применение новых методов резания металлов, внедрение штамповки вместо механической обработки и т.д. Производство самолётов в среднем по отрасли увеличилось за годы войны примерно в три раза, а на передовых авиастроительных заводах, как, например, на Новосибирском, оно увеличилось в семь раз.

Самолётостроительные ОКБ С.В. Ильюшина, А.С. Яковлева, А.Н. Туполева, А.И. Микояна и С.А. Лавочкина постоянно совершенствовали свои боевые самолёты и вместе с коллективами авиационных заводов обеспечивали быстрый запуск в серийное производство новых модификаций бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей, опережая в научно-техническом соперничестве авиаконструкторов Германии. К началу 1945 года советские ВВС в 7,9 раза превосходили противника по числу самолётов, при этом лучшего качества.

Важную роль в годы войны сыграла гражданская авиация. В частности, на её базе была создана Московская авиационная группа особого назначения (МАГОН), которая обеспечивала доставку на фронт подкреплений, оружия, горючего для танков, продуктов питания, лекарств, эвакуировала раненых... Особенно отличились лётчики этой авиагруппы, создав под прикрытием истребительной авиации воздушный мост в блокадный Ленинград...



Як-42Д

Эффективная организация деятельности авиационной промышленности в предельно экстремальных условиях накануне и в ходе войны воспитала и закалила целое поколение руководителей и специалистов отрасли, благодаря усилиям и таланту которых наша Родина в дальнейшем стала общепризнанной великой авиационной державой.

15 марта 1946 года Наркомат авиационной промышленности СССР был преобразован в Министерство авиационной промышленности (МАП) СССР, сохранившее систему и принципы управления авиапромышленностью страны как единым научно-техническим и производственным комплексом.

В системе МАП СССР действовала не имеющая равных инновационно-технологическая цепь от научной идеи до её внедрения в практику, получили дальнейшее развитие уникальные научные и конструкторские школы. Это обеспечило поразительно быстрое создание и запуск в серийное производство первых реактивных истребителей (1946 г.) и реактивных бомбардировщиков (1948 г.), а чуть позже – первого в мире реактивного пассажирского самолёта на регулярных рейсах Ту-104. 15 сентября 1956 года этот самолёт за 7 часов доставил 50 пассажиров из московского аэропорта Внуково в Иркутск, открыв эру пассажирской реактивной авиации. В 1958 году на Всемирной выставке в Брюсселе самолёту Ту-104 присуждена золотая медаль.

В послевоенный период в Советском Союзе были разработаны и запущены в серийное производство десятки новых пассажирских и транспортных самолётов и вертолётов, которые по своим характеристикам не уступали лучшим зарубежным образцам, а в ряде случаев превосходили их или вообще были уникальными. Пассажирские самолёты разных классов Ил-12 (его начали создавать ещё в военном 1943 г.) и его модификация Ил-14, Ил-18, Ту-114, Ан-8 и Ан-10, Ан-24, Ту-134, Ил-62, Ту-154, Як-40, Як-42, Ил-86 в разные годы составляли основу авиапарка «Аэрофлота», обеспечивая авиатранспортную доступность всех регионов нашей бескрайней Родины, включая Крайний

Север, и достойно представляя отечественную авиацию в аэропортах всех стран мира.

Хорошим спросом на мировом рынке, и в социалистических, и в капиталистических странах, пользовался созданный в 1957 году комфортабельный, очень надёжный и экономичный пассажирский лайнер Ил-18 на 110 пассажиров с дальностью полёта 6500 км (большие партии этих самолётов закупили 17 иностранных компаний), а также пассажирские лайнеры следующих поколений и гражданские вертолёты разного назначения. В 1970-е – 1980-е годы советская гражданская авиатехника уверенно занимала не менее четверти мирового рынка, в том числе благодаря эффективной высокопрофессиональной деятельности компании «Авиаэкспорт».

В СССР в 1980-х годах шёл быстрый рост спроса на авиационные пассажиро- и грузоперевозки. В 1990 году «Аэрофлотом» было перевезено 138 млн пассажиров, в том числе 94 млн человек в РСФСР. Для внутренних потребностей страны и для поставки на экспорт Министерство авиационной промышленности (МАП) СССР по согласованию с Министерством гражданской авиации (МГА) СССР как заказчиком в 1980-х годах создало комфортабельные пассажирские лайнеры нового поколения дальнемагистральный (до 9000 км) широкофюзеляжный самолёт на 300-350 пассажиров Ил-96 и среднемагистральный (до 4000 км) самолёт на 200 пассажиров Ту-204. Эти самолёты спроектированы на основе новых принципов и с широким применением цифровой техники, в них воплощены новейшие достижения в области аэродинамики, авиационного материаловедения. Используются современная авионика, ЭДСУ, инерциальная навигационная система и средства спутниковой навигации. Ил-96-300 совершил свой первый полёт в 1988 году, а Ту-204 – в 1989 году. Оба эти самолёта обладают большим потенциалом для модернизации и создания на их базе новых воздушных судов разного назначения. В это же время готовился для запуска в серию пассажирский самолёт для местных воздушных линий Ил-114, на базе которого была создана также транспортная модификация...



Ми-26



ПРОБЛЕМЫ НАСТОЯЩЕГО И ПЕРСПЕКТИВЫ

К сожалению, в истории страны во многом повторяются и негативные процессы вековой давности. После распада Советского Союза в результате политики пришедшего к власти либерального правительства России в 1990-е годы отечественная промышленность и авиатранспортная система оказались в глубочайшем системном кризисе, как и вся экономика страны.

Уже более четверти века нет двух тесно взаимодействовавших министерств – МАП и МГА. Отечественная авиационная промышленность и авиатранспортная система России боролись за выживание в 1990-х годах и постепенно выходили из кризиса в 2000-х самостоятельно, без единой стратегии, увязанной с другими отраслями, без общих долгосрочных планов и программ общегосударственного уровня. Сейчас даже российский рынок практически полностью утрачен для отечественной авиационной техники. В 2000-2017 годах доля авиаперевозок пассажиров российскими авиакомпаниями на отечественных воздушных судах снизилась до уровня статистической погрешности.

За 26 лет это привело к катастрофическим последствиям и отечественное гражданское авиастроение, лишившееся ёмкого внутреннего рынка авиатехники, и авиатранспортную систему России, попавшую в полную техническую, технологическую и финансовую зависимость от главных экономических и военно-политических конкурентов на мировой арене. Почти в шесть раз сократилась внутренняя аэродромная сеть, в основном из-за ликвидации многих аэропортов региональных и местных воздушных линий...

В последние несколько лет показатели деятельности компаний гражданской авиации России относительно стабильны, в 2015 году общий объём перевозок пассажиров почти сравнялся с уровнем 1990 года, достигнув чуть более 92 млн человек, в том числе 52,5 млн по внутренним линиям. Но это не снимает фундаментальные проблемы и противоречия, о которых сказано выше. Они в принципе нерешаемы частными авиакомпаниями, тем более с техникой зарубежного производства, да ещё находящейся в лизинге и зарегистрированной в других странах. Это стратегические проблемы государственной безопасности: технологической, социально-экономической и даже военной, поскольку гражданскую авиацию России в её современном состоянии практически невозможно использовать в качестве резерва в случае серьёзного военного конфликта. В результате очередного резкого падения курса рубля в два с лишним раза подорожала стоимость лизинга иностранных воздушных судов, запасных частей к ним и услуг по поддержке эксплуатации, исчисляемых в долларах США. Это привело к банкротству даже второй по величине авиакомпании России. В результате экономических санкций западных стран после общественно-политических событий на Украине в 2014 году отечественные авиакомпании рискуют быть полностью разорёнными даже за полёт их пассажирского самолёта в Крым, воссоединившийся с Родиной...



Ил-114



ИЛ-96-300



Ту-204СМ



Самолёты Ту-214ОН и SSJ-100 на МАКС-2011



МС-21

В такой же технологической и экономической зависимости от западных конкурентов, объявивших Россию в числе главных военно-политических врагов на мировой арене, находится и авиационная промышленность. В 2000-е годы в качестве главных проектов гражданского авиастроения России, в которые вложены многие миллиарды бюджетных рублей, выбраны самолёты семейств SSJ-100 и МС-21, имеющие очень большую долю комплектующих производства стран НАТО. При этом не представлено никаких проектов целенаправленного импортозамещения, чтобы вывести эти самолёты из под ударов санкционной войны.

Уже третий год, как завершилось действие Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года, а проект Стратегии на новый период до сих пор не утверждён. При этом, как и предыдущая, проект предлагаемой новой Стратегии подготовлен без участия

отраслевых государственных научных центров и ведущих предприятий, содержит много внутренних противоречий и ориентирует на «встраивание в мировой рынок» и углубление сотрудничества с западными компаниями. За эту близорукость и полную оторванность от реалий разработчиков критиковали участники III Съезда авиапроизводителей России. Также авиационная общественность выражала озабоченность в связи с тем, что и в уточнённой редакции Госпрограммы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» индикаторы неполны и размыты, не показывают динамику развития авиационной науки и опытно-конструкторских работ...

Таким образом, коллективы предприятий и интегрированных структур авиационной промышленности в сложных современных условиях не имеют ключевых документов, задающих чёткие ориентиры и приоритеты государственной политики России в области создания и производства всех видов отечественной военной, специальной и гражданской авиатехники, включая малую авиацию. Естественно, с учётом изменений внешнеполитической и экономической ситуации в мире, которые носят долгосрочный характер.

По мнению ветеранов отрасли, при всём разнообразии организационных, нормативно-правовых, финансово-экономических, кадровых и других проблем, решающее значение имеет одно – высшая политическая воля, направленная на изменение сложившейся ситуации в стратегических национально-государственных интересах. А мы, «авиационная братия», как говорит Генрих Васильевич Новожилов, поддержим эту высшую государственную волю своими знаниями, практическим опытом и трудом.



Ветераны, сотрудники и партнёры ОАО «Авиавром» на праздновании 25-летия Общества