



28 августа 2022 г. исполняется 85 лет
одному из руководителей отечественной
гражданской авиации в 1980-2000 гг.
Виктору Васильевичу Горлову.

Ветеран, который всегда в строю



«АС»: Виктор Васильевич, Ваш профессиональный путь, на мой взгляд, может быть примером для руководителей федерального уровня. А как все начиналось?

В.Г.: Я вырос в обычной советской семье в поволжском селе Большая Малышевка. Отец — бухгалтер, мать — учитель начальных классов. В 1955 г. после окончания школы с серебряной медалью я поступил в Куйбышевский авиационный институт (КуАИ) на факультет технической эксплуатации летательных аппаратов. Нас, эксплуатационников, в то время (1955-1961 гг.) было всего две группы, но многие добились больших профессиональных достижений. Например, в конце 1980-х гг. в 14 из 31 территориального управления гражданской авиации СССР главными инженерами работали выпускники КуАИ.

Говоря о студенческом периоде, самым главным для меня было то, что в эти годы я познакомился со студенткой Куйбышевского педагогического института Тамарой. И женился на ней на последнем курсе. Это счастье: найти подругу на всю жизнь, которая подарила мне двух сыновей.

По окончании института в марте 1961 г. работал инженером смены в Уфимском авиапредприятии, которое в 1962 г. перебазировалось на новый современный аэродром, получив бурное развитие и став вторым после Куйбышевского авиапредприятия (Курумоч) по объемам в Приволжском управлении ГА. В Уфе сформировался очень сильный и опытный руководящий состав, делающий ставку на молодых специалистов. Я с огромным уважением и благодарностью вспоминаю своих наставников: командира ОАО, Заслуженного пилота СССР Ф.Ш. Утяшева, начальника ЛЭРМ О.П. Востокова и других руководителей.

В Уфе я проработал 17 лет: инженер смены, старший инженер авиаэскадрильи, начальник участка технического обслуживания самолетов и вертолетов, главный инженер ЛЭРМ, начальник ЛЭРМ, а затем АТБ. Начальником ЛЭРМ — АТБ проработал 11 лет. Это была очень интересная работа. Собственный парк Уфимского ОАО составлял 100-105 самолетов и вертолетов (Ту-154, Ту-134, Ан-24, Ан-2, Як-12, Ми-4, Ми-1, Ка-15, Ка-18, Ка-26). Наша авиационно-техническая база по своему оснащению и объемам работ была наиболее крупной в Приволжском управлении, отличалась применением передовых методов технического обслуживания. Для меня это было первой и настоящей производственной школой.

«АС»: Следующий этап Вашей профессиональной деятельности — главный инженер Приволжского управления ГА. Что было важным для Вас в тот период?

В.Г.: В 1978 г. я был переведен на должность заместителя начальника Приволжского управления ГА по эксплуатации и ремонту авиационной техники — главного инженера управления в Куйбышев (Самара). В родном городе проработал 5 лет. Приволжское УГА — одно из крупнейших в системе гражданской авиации страны. Оно дислоцировалось на территории шести областей и пяти автономных республик. В структуру управления входило 15 объединенных авиаотрядов. Парк воздушных судов (ВС) — около тысячи самолетов и вертолетов. Хлопот не убавилось. Дома приходилось бывать только по воскресеньям, и то не всегда.

Конечно, ответственность за исправность и надежность большого парка ВС требовала оперативной реакции на все проблемы в их эксплуатации, а также реализации стратегических мер по развитию производственной базы, разработке и внедрению передовых технологий, подготовке персонала. Приволжское управление широко использовало кооперированный метод эксплуатации магистральных самолетов. Так, Куйбышев поставлял по кооперации самолеты Ту-154 в Горький и первоначально в Уфу, Ту-134 в Чебоксары и Казань, Уфа поставляла Ту-134 и Ан-24 в Оренбург. Саратов предоставлял Ан-24 Пензе, а Бугульма Як-40 Куйбышеву. Это давало большой экономический эффект, увеличивался налет на списочный самолет.

В этот период мы освоили эксплуатацию самолетов Як-42 в Саратове и Казани, а также Л-410УВП в Саратове и Оренбурге. По окончании эксплуатационных испытаний Л-410УВП получил советский сертификат типа. В истории отечественной гражданской авиации это был второй сертифицированный тип самолета. Первым был Ил-86 (1980 г.).

Я с добром вспоминаю Куйбышевскую управленческую школу, работу с замечательными учителями и коллегами: начальником Управления, Заслуженным пилотом СССР А.А. Конновым (17 лет руководил Управлением), своим предшественником Г.Ф. Жуковским и другими коллегами по работе в Куйбышеве.

В период работы в Уфе и Самаре я был награжден орденами «Знак Почета» и «Трудового Красного знамени». В 1983 г. переведен в Москву заместителем начальника ГосНИИ ГА по исследованиям эксплуатации и ремонта авиационной техники (АТ).

«АС»: Довольно крутой поворот в биографии.

В.Г.: Почему крутой? Эксплуатационная наука меня всегда интересовала, я внимательно относился к ее разработкам, реализовывал ее рекомендации. Но эксплуатационная

Виктор Горлов, студент КуАИ



практика приучила меня к конкретному образу мышления и конкретным действиям. Конструкция ВС для меня всегда представлялась комплексно. А здесь много необычного, нового, порой расплывчатого, неконкретного. Каждый «варится» строго в своей теме. Кое-что казалось просто ненужным.

Однако более детальное ознакомление с работой проявилось передо мною глубиной и важностью исследуемых и рассматриваемых вопросов. Главным было то, что глубоко исследовались причины отказов авиатехники, вскрывались недостатки конструкции, схемного построения функциональных систем. Вырабатывались ценнейшие рекомендации по повышению надежности. Обобщался опыт эксплуатации. Проводился регулярный анализ надежности по каждому типу ВС в отраслевом масштабе. Доступ к анализу имели все авиапредприятия, разработчики и производители. Исследования выполнялись качественно, объективно, на государственном уровне. Проводилась работа по сертификации типа ВС, совместно с промышленностью формировались и совершенствовались нормы летной годности ВС. Выполнялась исследовательская работа по оценке текущего состояния ВС для продления ее межремонтных и назначенных ресурсов. Готовилось внедрение прогрессивных стратегий технического обслуживания и ремонта, восстановление изношенных деталей. Разрабатывались технические задания на новую авиатехнику и программы ее испытаний. На выходе — проведение испытаний и внедрение авиатехники в эксплуатацию.

ГосНИИ ГА — это связующее звено между эксплуатацией и промышленностью. Важнейшие вопросы финансировались государством, что, к сожалению, исчезло в рыночных условиях. В ГосНИИ ГА я прошел очень серьезную школу и приобрел полезный опыт. Р.В. Сакач, В.Е. Квитка, А.А. Субботин, В.Г. Смыков, Р.А. Теймуразов, Г.Л. Лившиц, А.А. Шаняевский, В.К. Калиновский, А.Г. Шишук, В.Е. Желтовский, В.Д. Кофман, П.А. Михеичев, В.В. Кирин, В.Я. Кушельман, О.Ю. Страдомский, М.С. Громов и другие специалисты внесли большой вклад в научное сопровождение процесса поддержания летной годности ВС.

Я всего три года проработал в ГосНИИ ГА, но получил бесценный опыт взаимодействия с промышленностью, ознакомился с этапами создания воздушного судна от замысла, технического задания, проектирования, изготовления макета, изготовления опытного образца, стендовых, заводских, государственных сертификационных испытаний до внедрения в эксплуатацию. Мне это очень помогло в дальнейшей работе. После ГосНИИ ГА я имел уже более полное представление о нашей промышленности.

«АС»: Виктор Васильевич, с 1986 г. вы в течение 17 лет были одним из руководителей авиатранспортной отрасли, причем в самый сложный период. Что было главным в Вашей работе?

В.Г.: Главное — сохранить функционирование гражданской авиации в период перехода от централизованного



руководства к работе в рыночных условиях. А если конкретно о моей роли: это поддержание летной годности ВС.

В апреле 1986 г. я был переведен на должность заместителя министра гражданской авиации СССР по науке, эксплуатации и ремонту АТ. Это был большой, сложный и очень ответственный фронт работы. В МГА мне, как заместителю министра, подчинялись несколько главных управлений и всесоюзных объединений. Через них осуществлялось управление и регулирование деятельностью 26 авиаремонтных заводов, 230 авиационно-техническими базами, четырьмя НИИ, вузовской наукой, а также техническая ответственность за 13 500 гражданских воздушных судов, занесенных в Государственный реестр.

Практически я был главный инженер-эксплуатационник в отрасли, главный заказчик авиационной и наземной техники, главный координатор научных исследований и разработчик программ развития отрасли.

В МГА СССР я проработал шесть лет (1986-1991 гг.). Был заместителем у трех министров гражданской авиации (Б.П. Бутев, А.Н. Волков, Б.Е. Панюков). Аппарат Министерства был высокопрофессиональным, в него отбирались лучшие специалисты и организаторы. Разделение на чистых «профи» и «менеджеров» не было. Мне пришлось работать с такими профессионалами, как: заместители министра И.Ф. Васин, А.М. Горяшко, О.М. Смирнов, Л.С. Свечников, Ю.А. Юркин, В.А. Колосов, М.А. Тимофеев, Л.В. Ильчук; начальники Управления летной службы Ж.К. Шишкин, В.Я. Потемкин, А.Г. Майоров, М.М. Терещенко.

Профессиональным и очень сильным был аппарат, подчинявшийся непосредственно мне. Назову руководителей управлений: В.П. Степаненко, А.И. Соловьев, В.Н. Крышнев, П.Д. Жильцов, И.С. Разумовский, Л.Г. Верховин, В.В. Кузькин, Е.Н. Китов, В.И. Ефимов, В.Е. Тригони.

В рыночных условиях на должности заместителя руководителя федеральных авиационных органов мне довелось трудиться 11 лет. За этот период удалось осуществить рыночное регулирование процессов в отрасли; участвовать в разработке, испытаниях, сертификации отечественных ВС нового поколения (Ил-96-300, Ил-96-400, Ту-204, Ту-214, Ту-204-300, Ил-114, Ту-334, Бе-200, Ан-38, Ми-38); организовать освоение эксплуатации западной авиационной техники нового поколения (Boeing, Airbus и др.).

«АС»: Как Вы оцениваете взаимодействие гражданской авиации и авиапрома?

В.Г.: В советское время уровень взаимодействия между МГА и МАП был очень высоким. Руководители министерств, их заместители, начальники главков и профильных управлений, ОКБ и заводов общались и встречались практически в ежедневном режиме. Большую координирующую роль в этих вопросах играла Военно-промышленная комиссия. Я считаю 1980-е гг. периодом наиболее отлаженного взаимодействия отраслей.





В.В. Горлов с руководителями предприятий авиационной промышленности, Самара, 1992 г.

Как заместителю министра, мне чаще приходилось контактировать с министром авиационной промышленности СССР А.С. Сысцовым, его заместителями: А.Н. Герашенко, А.В. Болботом, В.Т. Ивановым, В.М. Чуйко, В.А. Максимовским, Ю.А. Бардиным, начальниками ГУ.

Хотел бы сказать добрые слова о генеральных конструкторах и директорах авиазаводов, с которыми мне приходилось часто взаимодействовать: Г.В. Новожилов, А.А. Туполев, М.Н. Тищенко, Н.Д. Кузнецов, А.А. Саркисов, Ю.Е. Решетников, А.А. Иноземцев, П.С. Тютин, В.П. Земц, В.Е. Копылов, Э.И. Черкашин, В.А. Богуслав, А.П. Лаврентьев, А.Г. Михайлов, В.В. Михайлов и др.

Сегодня уже нет министерств авиационной промышленности и гражданской авиации, хотя, на мой взгляд, руководство этими важнейшими отраслями должно осуществляться отдельными федеральными ведомствами. Я глубоко убежден, что только совместная работа авиастроителей и гражданских пилотов может обеспечить создание отечественных конкурентоспособных гражданских ВС.

«АС»: Виктор Васильевич, я Вас знаю более 35 лет, работал под Вашим руководством в МГА СССР. Всегда восхищался вашей высокой работоспособностью в профессиональной и общественной деятельности. Как Вам удается все это совмещать?

В.Г.: Все то, чем я занимаюсь в последние годы — это жизненная необходимость. Чтобы дольше жить, нужно

больше трудиться. Пауза отдыха необходима для восстановления физических, а иногда и психологических сил.

Работа в общественных организациях в качестве председателя ветеранской организации Центрального аппарата ГА (РОО «Авиаветеран»), заместителя председателя Общественного совета при Росавиации, члена Совета Клуба «Опыт», члена Попечительского совета Егорьевского авиационно-технического колледжа ГА, приносит мне огромное удовлетворение, осознание необходимости своей родной отрасли и дает возможность общаться с широким кругом ветеранов гражданской авиации и молодого поколения авиаторов.

Очень важной для меня была четырехлетняя работа над двухтомником «Атланты держат небо. Очерки истории отечественной инженерно-авиационной службы гражданской авиации». Это издание подготовлено мною с соавторами, известными авиационными специалистами, авторами многих публикаций по авиационной тематике Ю.А. Остапенко, И.А. Филатовым, И.Г. Шустовым. В издании охватывается практически весь период развития отечественной гражданской авиации от начала полетов первых аэропланов до настоящего времени.

«АС»: Виктор Васильевич, спасибо за интересное интервью.



Беседу вел Илья Вайсберг
Редакционный Совет и редакция журнала «АвиаСоюз» поздравляют Виктора Васильевича Горлова с юбилеем!

Здоровья, семейного благополучия, творческого долголетия!