

2015-07-01 Эдуард Балмочных: «Собственное авиастроение должно быть – и точка»



История воронежского авиационного завода неразрывно связана с историей города. Предприятие, созданное в 1932 году, в течение десятилетий было гордостью и своего рода визитной карточкой столицы Черноземья. Также тесно оказались связаны история ВАСО и судьба нашего собеседника – **Эдуарда Васильевича Балмочных**. Коммунист, первый секретарь Левобережного райкома КПРФ в 2000-2010 гг., уникальный специалист-авиастроитель, он в течение нескольких десятилетий руководил отделом монтажно-испытательных работ. Авиастроение стало судьбой...

– Мои родители работали на авиазаводе, и, когда началась война, нас, вместе с заводом, эвакуировали в Куйбышев. Мне тогда было около двух лет. В Куйбышеве отец погиб во время проверки одного из самолётов. И мама осталась одна с тремя детьми. Мы вернулись в Воронеж лишь в 1955 году. Здесь я поступил в вечерний авиационный техникум, одновременно начал работать на авиазаводе. А в 1960 году получил направление на учёбу в политехнический институт. Закончил с отличием по специальности инженер-механик самолётостроения. Вернулся на завод в отдел монтажно-испытательных работ, и, спустя годы, уже возглавил его. Мы занимались проверкой всех систем новых самолетов – пилотажно-навигационной, тормозной, кислородной и остальных, – а также испытанием их. Я очень доволен, что судьба распорядилась именно так – работа была не только ответственной, но и невероятно интересной.

– «Реформаторы» 1990-х фактически развалили одно из крупнейших предприятий авиационной отрасли...

– Началось это ещё в середине 1990-х – именно в ту пору, когда на заводе осуществлялся совместный российско-американский проект. Тогда появилась идея оборудовать наши Ил-96-300 американскими двигателями. Работа шла своим чередом, нужно было проводить серию испытаний, «доводить» двигатели. Однако началось сокращение финансирования авиастроительной отрасли. Нам так и не удалось завершить испытания – на это требовались деньги. Американцы, хочу сказать, предоставили нам свои двигатели на условиях рассрочки, однако когда им стало понятно, что проект не торопятся завершать, они забрали своё оборудование и отбыли. И этот большой проект, в который уже вложили столько сил и денег, попросту накрылся. Самолёты российского производства оказались мало востребованными – их перестали заказывать. И завод простаивал...

– Есть впечатление, что сейчас на наших авиалиниях летают только американские или французские самолёты. Куда наши-то делись?

– Да нет их. Мы перестали выпускать Ту-154, списали почти все Ил-86. На более новые Ил-96-300 заказов мало – делаем в год 3-4 таких машин, исключительно для президентской команды. И таким образом, наши авиалинии обеспечены в большинстве самолётами зарубежного производства. Причем теми, которые уже проходили ремонт. И знаете, что я недавно выяснил? Оказывается, все наши самолёты, летающие на российских авиалиниях, зарегистрированы не у нас, а в оффшорных зонах.

– Насколько сократились объёмы производства ВАСО в «рыночные» годы?

– Весьма существенно. В 1980-е годы мы делали около 10 самолётов Ил-86 в год. В 1990-е мы перешли на производство Ил-96-300, но делали их по 3-4 машины в год. Сейчас завод ежегодно производит несколько Ил-96-300 и Ан-148. Но предприятие не может существовать за счёт столь малого объема производства! К тому же Ан-148 – это небольшие самолёты, и мощности завода позволяют выпускать их более 30 штук в год, как, собственно, и планировалось изначально. Сейчас нам часто приходится слышать, что производство убыточно. Однако если завод загрузить заказами, себестоимость каждой машины заметно снизится.

– Авиастроение – это дотационная отрасль? Или она всё-таки может быть прибыльной в России?

– Я бы не сказал, что она очень прибыльная, хотя прежде прибыли были. Но важно другое – собственное самолётостроение должно быть. И точка. Потому что с этим связана работа десятков, если не сотен, других заводов и предприятий, поставляющих комплектующие. А также потому, что собственное авиастроение обеспечивает безопасность, развитие транспортной инфраструктуры и высоких технологий.

– Что нужно для того, чтобы восстановить самолётостроение в Воронеже?

– Многое придётся менять. Вот создали ОАК – объединенную авиастроительную корпорацию. Но ОАК если чем и занимается, так это продвижением на европейский рынок самолёта «Сухой Суперджет 100», который на 90% состоит из импортного оборудования. Фактически это работа в интересах зарубежных авиастроительных компаний. О каком импортозамещении может идти речь?

Вот сейчас против нас действует режим санкций. Подумайте, что будет, если зарубежные компании перестанут продавать нам самолёты и комплектующие? Своих-то самолётов почти нет... Поэтому восстановление промышленности, в том числе самолётостроения, должно быть одним из приоритетных направлений государственной политики. Нужно сделать всё, чтобы в интересах авиакомпаний было заказывать именно российские самолёты, а не импортные.

Сейчас планируется поставить на производство Ил-112 – это новые небольшие транспортные самолёты для армии. Однако беда в том, что специалистов-то почти не осталось – зарплаты были и остаются мизерными. И сейчас этот новый Ил-112 запускать в производство фактически некому. Поэтому, наряду с обновлением станков, нужно восстанавливать систему подготовки кадров, социальную сферу, которой всегда славился авиазавод.

– Вы вступили в КПСС в 1968 году, а период с 2000 по 2010 год руководили Левобережным райкомом КПРФ. Как, с вашей точки зрения, меняется Компартия?

– Очень трудно сравнивать, поскольку в советские годы КПСС была у руля власти, без её ведома не принимались никакие решения, никакая карьера была невозможна без членства в КПСС. Поэтому появлялись и случайные люди – все они быстро ушли, как только начались перемены. Сейчас же в партию приходят люди, которые действительно убеждены в справедливости идей КПРФ. И наша важнейшая задача сегодня – объединять людей, напомнить им об идеях социальной справедливости, привлекать в свои ряды тех, кто понимает: без реализации идей КПРФ успешное развитие страны невозможно.