

# **ВРЕМЯ ВОЛИ И СКОРОСТЕЙ**

## **Авиационная доктрина России**

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

Настоящая Доктрина разработана в целях сохранения авиационного суверенитета России и создания новой российской авиации и авиастроения.

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»).

Доктрина призвана объединить усилия тех, кому нужен российский авиапром как полномасштабный и абсолютно конкурентоспособный комплекс, кто не видит Россию окончательно выбывшей из тройки мировых авиационных держав. Задача общественности присоединить к этой коалиции российское государство.

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 страны и свободы перемещений 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, причём, 200 миллионов – внутри страны. Мы должны сегодня поднять аэрофикацию страны на новую высоту. Для сравнения, в США, при населении всего в 2 раза больше, в настоящий момент ежегодно перевозится 700 млн человек, а в 2020 планируется перевозить уже 1 млрд. пассажиров (к чему добавится также увеличение воздушных грузоперевозок).

Это станет мощным механизмом переосвоения страны и ухода от нынешней гиперцентрализации вокруг Москвы и 12 мегаполисов-миллионников в пользу районов и малых городов по всей российской территории.

### **Новая русская авиация**

Прямому восстановлению разрушенная в 1990-е годы прежняя авиационная деятельность не подлежит. По необходимости и для решения новых социально-политических задач следует приступить к созданию новой авиации, включая принципиально новый российский авиапром.

Новую русскую авиацию будет составлять три ключевые составляющие:

1. 3D-автомобилизация страны, то есть взрывной рост авиации общего и частного назначения как на основе традиционной «малой» авиации (рост к 2025 году до 100 тысяч частных самолётов вместимостью до 5 мест, восстановление производства самолётов для местных линий), так и на основе тотального внедрения в быт 3D-автомобилей («лётомобилей»), совмещающих в себе самолёт и вертолёт и доступных по цене «джипа» (порядка 100 тысяч долларов США);

2. Внедрение русского глобального стандарта управления воздушным движением. 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 (ВКО) и обороноспособности страны в целом, перехода к отечественным авионике и навигационным системам;

3. Стратосферная и сверхзвуковая гражданская и специальная авиация, позволяющая решать как задачи кардинального сокращения российских пространств и, прежде всего, «укорочение» страны на Восток через введение летательных аппаратов, позволяющих за 2 – 3 часа добираться 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.

### **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 стратегические функции двух бывших советских министерств – авиационной промышленности и гражданской авиации, но при этом охватывать всю без исключения авиационную деятельность России.

По статусу новое министерство должно, как в настоящее время «силовые» ведомства, напрямую подчиняться Президенту России, стать министерством «со звёздочкой».

В качестве контрольного органа Министерства авиации должен быть создан Росавианадзор России, к которому отойдут все базовые функции МАК, и которому следует передать ЛИИ им. М.М. Громова, сделав ЛИИ головным единым центром испытания и контроля всей авиационной деятельности в России с сохранением всей недвижимости.

Для восстановления динамики в авиации следует восстановить престиж генеральных конструкторов и создать соревнующиеся между собой КБ, прежде всего, Су, МиГ, Ту, Ил, Бе, Ми, Ка, а также кооперацию с украинским КБ Антонова.

Организовать развитие экспериментальной авиации, включая введение данного понятия в российское законодательство.

Окончательно ввести экранопланы в состав авиационной, а не морской деятельности.

Также необходимо переработать под новую авиацию Воздушный Кодекс Российской Федерации, в частности, отменить ограничения на полёты 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 обязаны 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 способно и должно выступить ядром и локомотивом развития страны через решающий вклад в семь русских созидательных революций: демографической, градостроительной, промышленно-технологической,

энергетической, антропологической, интеграционно-постсоветской и дальневосточной.

Новая авиация стимулирует демографическую революцию через создание базовой занятости высшей квалификации для трёх миллионов российских мужчин, которые в целом создают прочную основу для крепкой многодетной российской семьи, с точки зрения высокого достоинства работы в авиации и стабильных больших доходов.

Каждое рабочее место на самолётостроительном предприятии создаёт 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 – то есть является наивысшим среди всех других отраслей, что и позволит «кормиться» вокруг авиапрома и авиации не только трём миллионам работников, но и с учётом их семей – 12 – 15 млн человек. При надлежащей организации новой авиации в России эта сфера станет фундаментом среднего российского класса.

И наоборот, отдача внутреннего рынка иностранным производителям является механизмом стимулирования демографической деградации России. Так, расчёты показывают, что покупка 50 Боингов в 2011 году автоматически приведёт в ближайшие 20 лет к сокращению российского населения минимум на миллион человек.

Новая авиация создаёт возможность мобильности и расселения по всей территории страны, а не скученную концентрацию в десятке мегаполисов, что выступает локомотивом градостроительной революции.

Правильное развитие 3D-автомобилизации и малой авиации в целом позволяет создать прочную базу для переосвоения российских пространств за счёт 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, развёртывание федеральной сети кластеров промышленного развития и проектирование в интересах организации авиационной деятельности пучка хайтековых индустрий, составляя базу новой индустриализации страны.

Именно авиастроение сегодня выступает базой для создания нового российского машиностроения – гаранта высокого качества жизни в стране и сохранения ядерного и общего военного потенциала страны.

Четвёртая, энергетическая революция будет продвигаться за счёт организации новой авиации на основе совмещения стандартных энергозатрат с качеством перемещения в пространстве через введение новой единицы динамической энергии «тран», что позволит начинать строить инфраструктуры и в целом мыслить динамичной энергетикой перемещения в пространстве. Также вклад в эту революцию внесёт применение новых видов двигателей и топлив.

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, аэроклубов и лётных школ общего назначения.

Шестая, интеграционно-постсоветская революция будет продвигаться через новую авиацию за счёт 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 объединенное министерство авиации, объединяющее производителей и пользователей авиационной техники на постсоветском и евразийском пространстве.

Наконец, седьмая дальневосточная революция будет продвигаться новой авиацией как через создание опережающей модели авиационной деятельности именно для Дальнего Востока России с целью, в том числе, привлечения наиболее талантливой и подвижной молодёжи под свои домохозяйства и высочайшую мобильность и свободу, так и через резкое сокращение времени доставки пассажиров и грузов с Запада России на Восток – в частности, через создание сверхзвуковой гражданской и транспортной авиации.

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

Новая авиация в России изначально должна строиться как центральная сфера, эпицентр научно-технического прогресса и технологического развития и задаваться как база технологической культуры в стране.

Именно при восстановленном едином органе управления авиационной деятельностью необходимо создать национальный центр опережающих разработок (аналог DARPA) и технологического трансфера.

Авиапром должен стать одной из 2 – 3 опорных отраслей (вместе с ним, вероятно, приборостроение и лазеры), которые обеспечат переход страны и

мира к седьмому технологическому укладу и созданию новой национальной промышленной системы.

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

Изначально новую авиацию России следует рассматривать не просто как незатратную, но и как сверхприбыльную сферу.

Приоритетными должны стать пять профилей зарабатывания на мировых и российских рынках через развитие авиации и авиапрома:

1. Продажа единой системы управления воздушным движением – русского глобального стандарта управления воздушным движением;
2. Транзитные и пролётные 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 лётной техники для граждан.

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

Развитие авиации должно осуществляться с опорой на традиционные и новые центры («столицы») новой российской авиации: Москва, Жуковский (Московская область), Воронеж, Самара, Казань, Ульяновск, Нижний Новгород, Свободный (Амурская область) и Комсомольск-на-Амуре.

Для организации на Востоке страны научной и образовательной деятельности необходимо открыть новый авиационный вуз в г. Свободный и существенно усилить ресурсами самолётостроительный 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 через её кадровую, научную, технологическую и производственную деградацию.

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. Сёла, национальные посёлки, малые города и целые регионы оказались отрезанными от Большой Земли. Связность великих наших пространств разрушена.

Деградировала аэродромная сеть, контроль воздушного движения и управление им крайне отсталые и в любой момент могут разрушаться зарубежными системами перехвата контроля воздушного пространства.

Авиационная промышленность находится в состоянии катастрофы, поскольку своим собственным государством лишена заказов, тем более, устойчивых, на годы вперёд, заказов, а протекционизм осуществляется в пользу зарубежных авиастроительных корпораций. Показательным является тот факт, что в 2010 году всей страной изготовлено 7 гражданских самолётов, а в прошлом году – 20, из которых 5 в настоящее время отозваны и в процессе возвращения обратно на заводы.

В авиации выбито среднее поколение, а профессионально состоявшаяся молодёжь 30-35 лет работает преимущественно на ведущие зарубежные компании.

Сломаны управление и управляемость российской авиационной деятельностью.

Министерство промышленности и торговли РФ полностью провалило реализацию своей Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года (принята в 2005 году).

Созданная ОАК превратилась в прокладку по распределению финансовых потоков, национальный центр авиастроения при ОАК и ГК «Ростехнологии» – в штаб по девелоперско-коммерческому освоению выдающегося мирового города авиации Жуковского, а ЦАГИ превращён под эгидой реструктуризации и интеграции авиационной науки в инструмент ликвидации авиационной науки в интересах девелоперов от авиации.

Деградация авиапрома усилена авантюрными действиями М.Погосяна, который, затратив не менее 3 млрд долларов из средств федерального бюджета на якобы передовые самолёты Сухой Суперджет и ПАК ФА (Т-50), по сути уничтожил все имеющиеся российские самолёты и авиадвигатели.

В российской авиации не только отсутствует государственный надзорно-контрольный орган, но его функции отданы международной коммерческой организации, имеющей статус дипломатической неприкосновенности и неподконтрольной российскому государству – Международному авиационному комитету (МАК), занимающемуся лоббизмом зарубежных

самолётов в интересах отдельных российских авиакомпаний. Это, в совокупности с обозначенными выше системными провалами, позволяет с полным основанием утверждать о практической утрате Россией авиационного суверенитета.

В итоге российская авиационная деятельность, лишённая собственного вектора развития, не строя своё будущее в ситуации, когда ведущие державы интенсивно развивают авиацию, ещё и является источником развития чужих заграничных систем.

До точки невозврата остаётся год-два.

Утрата суверенной авиационной деятельности означает не только окончательный отказ от связности страны и её транспортно-коммуникационного единства, но и отказ от ядерного статуса, поскольку с утерей собственного передового машиностроения в авиапроме и передовых средств контроля воздушного пространства и управления перемещениями в воздухе Россия утратит возможность производить дееспособные средства доставки ядерного оружия. Отсюда, отказ от авиационного суверенитета означает отказ от статуса ядерной державы и суверенитета вообще.

Сохранение авиационного суверенитета России обеспечивает не только военную и экономическую безопасность страны, но и является фундаментальной базой для восстановления машиностроения, самой способности строить все необходимые сложные машины, включая ядерное оружие, и создания 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.

*Движение развития, 31 января 2012 года, Москва*