

ЛЮДИ НАШЕГО РАЙОНА

Николай Андреевич Столяров:

Новые времена нанесли тяжелый удар по нашей авиации

Формирование профессиональных навыков

Свои детские годы помню плохо. Война и трудные послевоенные годы оставили горький осадок украденного детства. В 1941 году, после начала войны с Германией, мой отец, в то время шофер в штабе Военно-морского флота СССР, остался в Москве, которую начали бомбить в первые дни войны. Спасаясь от бомбежек, моя мать, Анна Андреевна Королева, ее сестра и моя



бабушка уехали в деревню на северо-западе Московской области к родственникам. Как оказалось позже, это было неправильное решение, так как стремительное наступление немцев летом 1941 года было как раз на этом направлении. Через несколько дней мы оказались в плену. Немцы выгнали всех жителей деревни из домов, и мы оказались в землянке. Как мы выжили, я не помню, мне было только два года. Помню рассказы моей матери о том, как немцы приходили в землянку и забирали продукты. Но мы выжили благодаря тому, что мать и ее сестра по ночам бегали через снежное поле в деревню к родственникам, где не было немцев, и брали скудные продукты. К счастью, плен был недолгим, и уже в декабре 1941 года мы были освобождены...

До 8 класса мы учились вместе с Володей Ивашовым, впоследствии знаменитым актером. Я вместе с ним занимался в хоре, которым руково-



Не стало Николая Андреевича Столярова – крупного ученого в области авиации и авиационной эргономики, жившего в районе Щукино. Ему был 81 год. Николай Андреевич оставил воспоминания о своем профессиональном и жизненном пути, которые мы публикуем в сокращении.

дила Наталия Владимировна Колмановская (жена известного композитора). Еще мы с Володей были главными людьми в организации и работе кукольного театра.

Я мечтал стать летчиком и подал документы в Московский авиационный институт, поскольку слово «авиационный» у меня было связано только с летной профессией. В 1957 году я стал студентом МАИ. Каково же было мое удивление, когда я узнал, что при благополучном исходе обучения я смогу стать только инженером, а не летчиком!

Но выручили друзья, которые направили меня в аэроклуб им. Чкалова на аэродром в Тушино. Я был зачислен в группу подготовки полетов на планерах.

Учеба в институте постепенно захватывала меня. Уже в начале учебы теорию

механизмов и машин и теоретическую механику нам читали всемирно известный академик Артоболевский и профессор старой формации Свешников.

На моей выпускной кафедре «Теории автоматического регулирования», заведующим которой был академик Борис Николаевич Петров, было много настоящих ученых, умевших видеть научную проблему в совершенно иных, дополнительных гранях, что приводило к нестандартному, но всегда научно обоснованному решению. Знание науки, теории ценилось в институте выше всего и обеспечивало эффективное решение практических задач выпускниками.

Распределили меня в «почтовый ящик». Тогда, в апреле 1963 года, я опять-таки не знал, что это закрытое наименование легендарного опытно-конструкторского бюро, возглавляемого генеральным конструктором,

академиком АН СССР, трижды Героем Социалистического Труда, генерал-полковником авиации А.Н. Туполевым. В этом ОКБ я проработал 12 лет.

В область моих инженерных расчетов входила разработка законов управления демпфера тангажа ДТ-128 и ограничителя перегрузок ОП-128, обеспечивающих устойчивость и управляемость сверхзвукового перехватчика Ту-28. Однажды на совещании, которое вел А.Н. Туполев, я выступил с предложением, которое требовало не только существенных конструктивных изменений, но и изменений техники пилотирования. «Дед», как его все называли, естественно, спросил, кто я такой и почему так уверенно говорю об изменениях техники пилотирования при испытаниях. Мой ответ, видимо, ему понравился, и через небольшое время я получил указание отправиться на учебу в школу летчиков-испытателей. Впоследствии я понял, что мне сильно повезло в первые же годы работы в ОКБ не только увидеть генерального, но даже иметь с ним личный контакт. Я узнал, какой искрометный ум у этого великого конструктора, увидел его умение решать трудные задачи с нестандартных позиций. Самостоятельность в действиях и принятии решений, привитые мне в институте и в ОКБ, позволили мне не только участвовать в совещаниях самого высокого уровня, но и быть ответственным представителем ОКБ во всех летных испытаниях и принимать самостоятельные решения «с лету». Но решения эти формировались не только мной. Самое активное участие в поиске оптимальных решений по обеспечению устойчивости и управляемости перехватчика Ту-28-80 принимали заслуженные летчики-испытатели, Герои Советского Союза Михаил Васильевич Козлов, Сергей Тимофеевич Агапов, Анатолий Дмитриевич Бессонов.

В годы внедрения Ту-128 в эксплуатацию время не тянулось, а летело. Он успешно вошел в строй и более 30 лет эффективно нес службу по охране рубежей СССР и затем Российской Федерации, и я горжусь тем, что был одним из исполнителей этого самолета и главным автором многих изобретений, на нем летающих. Я настолько

увлекся работой, что не заметил, как она переросла в материалы, соответствующие требованиям к кандидатским диссертациям. В 1972 году я успешно защитил свою первую диссертацию.

Далеко не стандартная исследовательская работа разбудила во мне страсть к научным исследованиям, и в 1975 году я подал заявление с просьбой об увольнении и мыслью о переходе в Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации (Гос. НИИ ГА).

Гражданская авиация

Меня приняли на должность начальника отдела пилотажно-навигационных комплексов. Институт был занят испытаниями и заказом новых самолетов, реализацией поручений Министерства гражданской авиации, а основная наука формировалась в институтах авиационной промышленности (ЦАГИ, ЛИИ и даже ОКБ), откуда я уже ушел. Начался поиск той деятельности, в которой бы нуждалась авиация, а не только отдельные Главные. И мне, как всегда, повезло. Через некоторое время в практическую жизнь авиационной науки стало входить понятие эргономика, воплотив-

названием «отдел эргономики».

Эргономика – это закон взаимодействия человека с техникой. К тому времени в кабине проектируемого самолета Ил-86 предполагалось предоставление более 400 единиц параметрической информации, сигнализаторов и органов управления. Количество и сложность систем росли, а возможности человека по восприятию и переработке информации оставались прежними. Упорядочиванием этого иконостаза в кабине самолета следовало заниматься особо, и у моего отдела появился реальный объект исследований – кабина самолета. Наконец, я был снова в кабине, снова с летчиками...

Эргономика входила в деятельность многих ведомств, особенно военных. Требовалось объединение усилий специалистов всех отраслей и ведомств. Это привело к созданию Межведомственной комиссии по эргономике при военно-промышленной комиссии Совмина СССР. Я был назначен ответственным исполнителем от гражданской авиации. Исполнители составили руководство по эргономическому обеспечению разработки, испытаний и эксплуатации различных образцов техники, которое действует и по настоящее время.

Первым в истории СССР доктором технических наук по специальности эргономика, который был утвержден ВАКом, стал я. Это было в 1987 году. Моя диссертация была первой научной работой, где процессы взаимодействия пилота с приборной информацией в кабине самолета ре-



шеется в новое научное направление, в которое и вошел мой отдел с новым

шались на уровне объективных математических закономерностей.

ЛЮДИ НАШЕГО РАЙОНА

Основные наработки моей докторской диссертации получили дальнейшее развитие в трудах и докторской диссертации Дмитрия Николаевича Булгакова, а также в кандидатской диссертации и практической деятельности пилота, командира многих типов воздушных судов, моего младшего сына Николая Николаевича Столярова.

Мне поступило предложение перейти работать в центральный аппарат – Департамент воздушного транспорта, на должность начальника отдела подготовки летного состава. Отказаться от такого предложения я не мог.

Государственная служба

Годы с 1991 по 2001 были действительно «лихие». Пошел развал всех устоявшихся закономерностей и взаимодействия различных структур, началась так называемая децентрализация управления всеми отраслями народного хозяйства. Особенно это было заметно в авиации. Наиболее «сообразительные» руководители из среднего чиновничества организовывали частные структуры, быстро разделяя государственный самолетный парк на авиакомпании. К управлению уже бывшими государственными средствами, а заодно и к управлению государственными структурами, приходили бойкие люди, рвущиеся к власти.

Первое, что мне нужно было сделать, – это формализовать процесс переучивания пилотов многих авиакомпаний на зарубежную технику. Мы разработали Правила переподготовки летного состава на зарубежную технику. Эти Правила работают и по сей день.

Именно за рубежом мы впервые встретились с компьютерной программой обучения СВТ (Computer Base Training), предоставляющей возможность пилотам самостоятельно изучать различные курсы подготовки. Сейчас все это с успехом используется в наших передовых УТЦ. Впервые в

учебных центрах. ФАПы в соответствии с законодательством Российской Федерации должны быть зарегистрированы в Министерстве юстиции РФ. Эти же ФАПы было необходимо согласовывать и с Министерством образования. Там я впервые столкнулся с четырьмя понятиями: лицензирование, сертификация, аккредитация и аттестация, которые свободно варьировались чиновничьим словесием, создавая путаницу в государстве, и без того задушенном «новыми русскими», находящимися совсем не в поиске государственного подхода к решению



отечественной практике появлялись контуры будущих отечественных Федеральных авиационных правил (ФАПов) сертификации авиационных

общенародных задач развития и укрепления государства...

С инспекторскими проверками я побывал практически во всех крупных

УТЦ СССР и РФ и могу сказать, что во многом благодаря этим людям мы и сейчас обеспечиваем подготовку авиационных кадров на высоком уровне.

...В день моего ухода с государственной службы в гражданской авиации я встретился случайно с генеральным директором НИИ авиационного оборудования Б.М. Абрамовым, который предложил мне стать сотрудником НИИ АО и членом ученого совета НИИ АО по защитах докторских диссертаций. После короткого разговора я согласился на это предложение.

Межотраслевая авиационная ассоциация

По сути своей деятельности любая Ассоциация является в лучшем случае противовесом чиновничьему аппарату, а в худшем – просто противником. Ассоциация несколько лет все же способствовала эффективной деятельности отрасли. Это, прежде всего, отмена нескольких ФАПов и значительное изменение содержания еще действующих. Но основным достижением Ассоциации явилось решение администрации Президента РФ создать на базе членов Ассоциации координационный совет по гражданской авиации. Позже мы поняли, что государственные образования типа координационных советов, народных

палат, общественных советов и т.д. нужны для того, чтобы «спускать пары» у общественности.

Проректор Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации С.Г. Косачевский предложил мне перейти на полную ставку профессора кафедры летной эксплуатации и безопасности полета. Я уже в течение 10 лет работал на этой кафедре и согласился, отдав мою трудовую книжку. Я продолжал работать профессором на кафедре «Эксплуатация воздушных судов и безопасность полетов», преподавал в одном из АУЦ, работал в докторском диссертационном совете при НИИ авиационного оборудования и в одной из авиакомпаний.

Ж.К. Шишкин, бывший начальник Управления летной службы, предложил мне организовать и возглавить Московское отделение Общероссийской общественной организации «Содружество ветеранов гражданской авиации России». Я согласился и выполнил его поручение. В процессе работы в Содруестве я получил приглашение от М.М. Терещенко, тоже бывшего начальника Управления летной службы, стать членом Экспертного совета Федерального агентства воздушного транспорта.

Пишу эти строки 28 марта 2020 года, во время жесткого карантина, вызванного коронавирусом, который, к сожалению, тоже нанесет удар по авиации...