



*Александр Евгеньевич Коробанов родился в 1956 году в селе Верхняя Хава Воронежской области. Окончил Воронежский государственный педагогический институт. Работал учителем, обозревателем, ответственным секретарем, заместителем главного редактора газеты «Берег», редактором газеты «Воронежские крылья». Публиковался в журнале «Подъём», литературных сетевых, региональных и ведомственных изданиях. Автор ряда документально-публицистических книг, в том числе «Русский рубеж», «Люди и самолеты». Член Союза журналистов России. Живет в Воронеже.*

**Александр Коробанов**

## **СПИРАЛЬ СУДЬБЫ**

(Земной путь знаменитого гендиректора  
воронежского авиазавода  
Вячеслава Саликова)

*Очерк*

2005 год, казалось бы, обещал только хорошее. Все плотнее становились связи Воронежского авиационного завода с украинскими конструкторами из АНТК имени Антонова. На обеих производственных площадках рождался новый региональный самолет Ан-148 — перспектива для авиапромов тогда еще дружественных Украины и России. На смену отработавшим свой век Ил-86 шли лайнеры нового поколения. Свои надежды и оценку экономической ситуации в стране генеральный директор ВАСО Вячеслав Саликов не считал нужным скрывать от читающей аудитории. В феврале 2005-го так пояснял занятую позицию журналисту «Гудка»: «Сегодня страна держится на нефтедолларах или на таком бизнесе, когда деньги делают деньги. То, что сегодня происходит на Воронежском авиазаводе, можно назвать прорывом. Не много в стране примеров, когда вновь становятся востребованными руки рабочих и интеллект «синих воротничков». В самом деле, авиация — это пик научно-технического прогресса. Здесь сосредоточены самые передовые технологии. На сборке еще одного заводского лайнера, Ил-96-300, применяются, к примеру, две с половиной тысячи технологических процессов, подвластных только очень квалифицированным профессионалам»<sup>1</sup>.



Вячеслав Алексеевич Саликов

О «девяносто шестом» вспомнил не просто так. Кубинцы сделали заказ на широкофюзеляжные лайнеры. Сборка вовсю шла в цехах. 26 июля 2005 года на предприятии состоялась торжественная презентация нового Ил-96-300, который был сделан по заказу кубинской государственной авиакомпании Cubana.

И в этот же день прозвучал первый тревожный звонок. Генеральная прокуратура наложила арест на 51 процент акций «Ильюшин Финанс и Ко» (ИФК) в качестве обеспечительных мер по уголовному делу, возбужденному против директора компании Александра Рубцова.

Уголовное дело отбрасывало густую тень на местную губернскую власть. И глава региона, бывший генерал КГБ Владимир Кулаков,отреагировал нервно и публично высказался о необоснованности предъявленных обвинений.

Самое дело против Рубцова Воронежская областная прокуратура возбудила еще 18 апреля 2005 года. По статье 201 Уголовного кодекса РФ «Превышение должностных полномочий» ему вменялось в вину то, что он, продав

государству акции за 2,5 млрд руб., внес в основной капитал компании лишь 212 млн, а остальные деньги провел по статье «Добавочный капитал».

(Кассационная инстанция Воронежского облсуда признала неправомерным уголовное преследование Рубцова. Президиум Воронежского областного суда также отклонил надзорное представление областной прокуратуры и подтвердил незаконность возбуждения уголовного дела в отношении генерального директора ИФК. Но известно это стало только в первой половине следующего, 2006, года.)

Решение прокуратуры было волнительным для предприятия. ИФК, государственно-частная компания, в 2002 году получила в доверительное управление контрольный пакет акций ВАСО (56,3 процента) с тем, чтобы организовать выпуск отечественных самолетов Ил-96, Ан-148, а также Ту-204 (в Ульяновске).

Что касается собственности, то ВАСО к этому времени контролировалось госкомпаниями МАК «Ильюшин» (30 процентов акций) и АК «Ильюшин» (26 процентов). Их акциями управляла ИФК, через которую шли продажи Ил-96. В ИФК у государства было 38 процентов акций, 36 процентов — у Национальной резервной корпорации Александра Лебедева. В крайне запутанной финансовой ситуации переходной российской экономики государственно-частное партнерство давало гарантию или, скорее, иллюзию гарантии выпуска воздушных машин, не прерывавшегося с тридцатых годов XX века. Прокуратура лишала и этой иллюзии.

Вслед за первым сигналом неблагополучия последовали другие, приведшие к добровольной отставке Вячеслава Саликова с поста директора Воронежского авиационного завода осенью 2005-го. О них разговор впереди. Туго сжатая обстоятельствами пружина его жизни расправилась.

Было бы, наверно, лукавством заявлять, что Саликов уходил в никуда. Человеку его опыта и связей стать жертвой обстоятельств было затруднительно. Так и вышло. Но он лишился главного — дела, которому без всякого преувеличения служил десятилетия. И нет никакой мистики в том, что этот разрыв с делом всей жизни ускорил его трагический и ранний уход... А жизнь сулила и дала так много простому рабочему пареньку.

сенью 1948 года Алексей Артемович и Наталья Тихоновна Саликовы ждали прибавления семейства. Первого октября у них родился сын, которого назвали Вячеславом. Начальник узловой железнодорожной станции Касторная—Новая Касторненского района Курской области (эту должность занимал тогда глава семейства) и замначальника телеграфного узла связи этой станции, где работала мама, разумеется, не могли и представить, что их ребенку суждено стать генеральным директором одного из крупнейших в стране и единственного в Центральном Черноземье самолетостроительного предприятия — Воронежского авиационного завода...

Семья, в которой родился и рос Вячеслав, была одной из миллионов самых обычных советских «ячеек общества». Его родители — выходцы из простых рабочих семей, достигшие своим трудом определенных социальных высот, представляли техническую интеллигенцию. Рождение и становление третьего ребенка проходило на той социальной базе, которую сумели создать в семье его родители.

Ко времени рождения сына они вступили в пору жизненной зрелости (им было уже около сорока лет) и растили двух дочерей. Несмотря на то, что в 1948 году старшей из них, Аделаиде, было 17, а младшей, Алле, 9 лет, Вячеслав не стал избалованным, изнеженным маменькиным сыночком, как зачастую случается в подобных ситуациях. В этом, безусловно, сыграл свою роль суровый послевоенный быт, когда разруха и немыслимые трудности восстановления родной страны испытывали все без исключения ее жители. На формирование личности подростка оказывали свое влияние и такие субъективные факторы, как семейные устои. Родители, несмотря на свою исключительную занятость, много внимания уделяли воспитанию детей, стараясь вырастить их, прежде всего, достойными людьми.

Уже тогда стали проявляться лидерские качества Вячеслава. Вот что рассказывает его одноклассник Виктор Митрофанович Нечепав:

— С Вячеславом Алексеевичем мы были знакомы со школьной скамьи, вместе учились в школе № 92. Он всегда был прекрасным организатором. Еще со школьных времен мы, ребята, признавая его лидерство, во всем следовали за ним. Он умел и слушать, и говорить. С детства был хорошим оратором: когда мы, пацаны, чего-то не понимали — толково объяснял.

Помню один случай. Летом Вячеслав, я и еще пара ребят ехали в поезде. Просто изнывали от жары. На одной из остановок наши с Вячеславом друзья кинулись на станцию за водой. Их не было долго — наверное, стояли в очереди. Но вот поезд медленно тронулся с места, а ребята только-только показались из-за угла. Увидели, что поезд отходит, — и бегом за ним. Но явно не успевали! Вячеслав не растерялся и сорвал стоп-кран. Не побоялся взять ответственность на себя, что и делал в дальнейшем всю жизнь.

Еще во время учебы в школе проявились незаурядные способности Вячеслава. Он схватывал все на лету. По рассказам родных, казалось, что домашним заданиям Вячеслав уделял незначительное время. А в итоге — одни пятерки в дневнике.

Окончив в 1963 году Касторненскую восьмилетку, Вячеслав не стал сидеть на шее у родителей, не поехал в Курск, где его сестры уже обосновались и преподавали в школе. (Кстати, их пристрастия, выразившиеся в выборе профессий, были разносторонни, если не сказать — полярны: Аделаида стала учительницей литературы, Алла — математики). Пятнадцатилетний Вячеслав по-мужски принял решение о своих дальнейших жизненных перспективах.

— Выбирая свой жизненный путь, — рассказывает племянник Вячеслава Алексеевича, полковник запаса А.В. Фомин, — он опирался не на родственные связи, не на возможность сразу благополучно устроиться за чужой счет, нет. Вячеслав Алексеевич

пошел туда, где на тот момент были наиболее перспективные возможности для развития личности в системе государства. На тот момент это была авиация.

Юноша приехал в незнакомый для него крупный областной центр, чтобы связать свою жизнь с самолетостроением, и поступил в Воронежский авиационный техникум имени В.П. Чкалова.

В июле 1966 года студент-четверокурсник Саликов впервые переступил порог заводской проходной, «что в люди вывела его». Через полгода слесарь-сборщик Вячеслав Саликов уволился для продолжения учебы. А летом 1967-го, окончив авиационный техникум по специальности «самолетостроение», он вернулся на завод уже дипломированным специалистом. И хотя ему была присвоена квалификация техника-механика, оформился Вячеслав в цех № 44 также слесарем-сборщиком: история страны расставляла в жизни каждого гражданина свои определяющие вехи.

Середина 60-х годов XX века — время расцвета отечественного авиапрома. Воронежский авиационный завод был включен в число самолетостроительных предприятий, где начато внедрение уникального авиалайнера, первого отечественного сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144. «Самолет-эпоха» облагораживал производство — осваивались новое оборудование и новые технологии, способствовал продвижению специалистов по службе.

На завод поступил невиданный здесь до той поры металл — титан. Предстояло освоить множество техпроцессов. Привычный инструмент не годился. Сверла горели, как спички. Вместе с учеными, инженерами рабочие искали выход из положения. В Москве на опытном туполовком производстве, куда откомандировали воронежцев, слесарь-сборщик Саликов, которому исполнилось девятнадцать лет, погрузился в атмосферу технологического поиска. Позднее он вспоминал:

— Воронежцам доверили строить часть воздухозаборника мотогондолы. Начинали с чистого листа. Много было подгоночных работ. Все делали с ювелирной точностью вручную. Отрабатывали технологию, искали оптимальные углы заточки инструмента, использовали различные охлаждающие жидкости. Пакеты из титана были толщиной до ста миллиметров. Сверлить отверстия надо было под различными углами. Проблем хватало, но ни одна из них не поставила в тупик наших умельцев.

Сочленения мотогондолы были подогнаны с высокой точностью, детали отполированы до зеркального блеска. В августовском, 1968 года, приказе по заводу отличившимся объявили благодарность. У Вячеслава Алексеевича это была первая трудовая победа.

А уже 14 ноября Вячеслав получил повестку из райвоенкомата о призыве на действительную воинскую службу.

Вспоминает Андрей Владимирович Фомин:

— Вячеслав Алексеевич в жизни служил двум флотам: морскому и воздушному, предан им был всей душой. Служба в Военно-морском флоте была для него неординарной, потому что служил он в учебном центре отряда специального назначения (ОСНАЗа) Черноморского флота — то, что сейчас называется спецназом. Вячеслав Алексеевич показал себя достойным образом. И после окончания этого учебного центра его оставили там как одного из лучших специалистов. Во время службы он участвовал в боевых походах, которые осуществляли корабли ЧФ в Индийском океане, как один из особо отличившихся специалистов был награжден памятным знаком. Вообще он служил так, что, если по тем временам матросам-срочникам был положен лишь один отпуск, то Вячеслав Алексеевич приезжал домой в отпуск дважды. Там же, на службе, он стал сначала кандидатом, а затем членом партии. С тех пор дома у Вячеслава Алексеевича всегда хранились не только его военно-морская форма, но и (на видном месте) два флага — военно-воздушных сил и военно-морской...

В. Саликов, отличник боевой и политической подготовки, преуспел во всем: пришел на службу, как и все, матросом, убыл в запас одним из немногих — главным старшиной. По возвращении домой вариантов в выборе будущей работы не предполагалось. И 25 ноября 1971 года он уже писал заявление о приеме его на Воронежский авиационный завод. И вновь — слесарем-сборщиком.

Еще до Великой Отечественной войны сложилась система подготовки кадров, которая обеспечивала преемственность поколений и позволяла сохранять и совершенствовать технологический уровень производства, обеспечивавший отечественному авиапрому лидерство в промышленности СССР. «Со стороны» на авиационный завод брали разве что на неквалифицированные рабочие места. Квалифицированные кадры формировались трехступенчатой системой: техническое училище — авиационный техникум — политехнический институт.

В декабре 1971-го Саликов вышел на работу и, не откладывая дело в долгий ящик, в следующем году поступил в политехнический институт, начал учиться без отрыва от производства. Через год работы слесарем-сборщиком стал победителем Всесоюзного соревнования. Он еще не получил диплом о высшем образовании, а уже был рекомендован на должность мастера производственной группы. И... проявил характер: дал согласие при условии, что ему разрешат сформировать группу из парней, отслуживших в армии.

Вскоре о группе заговорили. Ставили в пример Саликова, которому приказом директора 26 января 1977 года было присвоено звание «Лучший мастер завода» с вручением бесплатной путевки на заводскую туристическую базу «Звездный», единовременной премии в 50 рублей и установлением, в соответствии с условиями социалистического соревнования, персональной надбавки в размере 15 рублей к должностному окладу.

Во второй половине 70-х годов прошлого века произошли существенные изменения в его личной жизни. Именно тогда здесь же, на заводе, он встретил славную девушку Люду Сиделеву, которая так же, как он, окончила авиационный техникум и работала в цехе № 45 фрезеровщицей. И все у них сложилось не только «по душе», но и, что называется, «по уму»: в мае 1976 года молодые люди поженились. Свадьбу играли на малой родине Вячеслава, в Касторном. Как рассказывает А.В. Фомин, к ним на свадьбу приехала практически вся группа из политеха, где тогда учился молодой супруг.

В 1977 году у четы Саликовых родилась дочь Яна.

И если до этого, в течение первого десятилетия трудовой деятельности Вячеслава Алексеича, стремительной его карьере, пожалуй, не назовешь, то следующие пять лет, шаг за шагом преодолевая ступени карьерной лестницы, он стал быстро и неуклонно продвигаться круто вверх. Всегда в процессе профессионального роста Саликова отмечались строго поступательные тенденции. Практически каждый последующий год ознаменовывался для него новой — не только интересной, но и более ответственной — работой. Вот как хронологически прослеживается дальнейший послужной список Вячеслава Алексеича на заводе: 1978–79 годы — старший мастер, 1979–80 годы — заместитель начальника цеха, 1980–82 годы — начальник агрегатно-сборочного цеха, 1982–84 годы — начальник производства.

На заре приснопамятной перестройки Саликов отработал два года (1984–1986) секретарем парткома завода. Но трудяга, изначально избравший для себя ту рабочую стезю, где ценится, прежде всего, то, что сделано своими руками, пожалуй, всегда остается производственником. Недолго он занимался идеологической деятельностью. 24 ноября 1986 года В.А. Саликов приказом министра авиационной промышленности СССР А.С. Сыцова был назначен главным инженером Воронежского авиационного производственного объединения. На этой должности он проработал 12 лет.

Как ранее освоение производства первого отечественного пассажирского сверхзвуковика сопровождалось технологической революцией, так и переход к строительству следующего поколения пассажирских лайнеров потребовал новых методов сборки. И вновь в центре этих процессов был Саликов, теперь как движитель прогресса.

Прежде, чем продолжить повествование о жизненном пути нашего героя, сделаем необходимое отступление.

В первые десятилетия развития авиастроения создание серийных воздушных машин осуществлялось на основе переноса размеров на оснастку с помощью жестких носителей — шаблонов и макетов. Но уже к середине пятидесятых годов XX века плазово-шаблонный метод устарел, поскольку не отвечал на порядок возросшим требованиям к точности аэродинамических обводов самолетов нового поколения.

Воронежский ученый Е.Т. Вагнер, создатель теории строительства самолетов на основе сборки, монтажа и увязки размеров с помощью лазеров, воспроизводящих геометрию изделий, вспоминал, что в конце шестидесятых годов минувшего века подал докладную записку тогдашнему министру авиационной промышленности П.В. Дементьеву, в которой изложил программу совершенствования метрологической основы производства самолетов. Идея Вагнера заключалась в том, чтобы компьютерное проектирование изделий совместить с лазерным бесконтактным контролем технологической оснастки и сборки агрегатов самолетов.

Выдвинутая проблема применения лазеров была одобрена, вспоминал Вагнер. Воронежскому филиалу НИИТ поручили создать комплекс лазерных систем для самолетостроения и внедрить его на Воронежском авиационном заводе.

«Стоит сказать о том, что все те идеи, которые я тогда предлагал, поддерживал главный инженер ВАСО Вячеслав Саликов. Он хорошо понимал, что будущее самолетостроения — за лазером»<sup>2</sup>, — отмечал Е.Т. Вагнер.

На предприятии впервые в самолетостроении построили лазерный координатно-управляемый стенд, оснащенный высокоточными измерителями перемещений для безмакетной увязки стапелей.

Вот как рассказывал о том времени журналист Виктор Черноусов, который стал очевидцем профессионального восхождения Саликова.

«Самолет начинают строить с возведения стапельной оснастки. Чтобы точно выставить все детали стапеля, слесари натягивали струны. До определенного времени эта технология всех устраивала, но когда приступили к строительству гигантских самолетов Ил-96-300, начали обнаруживать большие погрешности. Цех залихорадило.

Ученые к тому времени располагали принципиально новым лазерно-центрирующим устройством для сборки стапелей. Как и все новое, оно с большим трудом пробивало себе дорогу в жизнь и, естественно, нуждалось в поддержке сильной руки. Когда задумали внедрять его в наше производство, мнения разделились. Кто-то должен был стать третейским судьей и разрешить спор. Этим судьей и стал главный инженер Саликов.

В создании стапельной оснастки участвовали, в основном, три цеха, и каждый работал по своей системе. Нередко случалось, что внешний контур самолета не сочетался с расплазованными деталями. Возникла масса проблемных вопросов, которые трудно было решать самым опытным специалистам. Вячеслав Алексеевич на свой страх и риск решил изменить последовательность строительства Ил-96 и организовать работу цехов по единой системе. Но чтобы осуществить задуманное, нужно было провести большой объем тяжелой и сложной работы. В одном из механических цехов надо было полностью демонтировать оборудование и на освободившейся площади установить стенд для сборки стапелей. Весть о революционной ломке быстро облетела коллективы. К «разбушевавшемуся» главному инженеру пошли ходки от коллективов. Одни по-дружески, другие с нескрываемым неудовольствием упраскивали, чтобы ничего не ломал, поскольку все равно из этой затеи ничего не выйдет. Но

он так и остался непоколебимым, не внял, не прислушался к советам. Потребовал беспрекословного выполнения всех работ в строго установленные сроки.

Своими силами изготовили инструментальные плиты, вывели все горизонты, установили систему лазеров, тем самым обеспечили создание сборочной оснастки в едином комплексе, на единой базе. Готовые блоки затем стыковали непосредственно в сборочных цехах. Дело пошло гораздо быстрее и надежнее. Не нужно было организовывать мобильные бригады стапельщиков для устранения ошибок непосредственно в сборочных цехах. Все это дало прекрасный эффект. Первую машину Ил-96 изготовили в невиданно короткие сроки».

Из таких вот рискованных технических решений, принятых не только на уровне цехов, и составлен послужной список заслуг главного инженера. И вовсе не случайно в июне 1998 года совет директоров ВАСО назначил Саликова генеральным директором. Тогда ему еще не исполнилось 50 лет.

Конец 90-х годов обнаружил всю глубину кризиса авиапрома. В 1997 году объем выпуска продукции отрасли составил 21,7 процента от уровня 1992 года<sup>3</sup>. К тому же, вслед за изменениями политического строя стремительно менялась структура управления отраслью. В 1990 году возникло Министерство промышленности РСФСР, до конца 1991 года оно действовало параллельно с Министерством авиационной промышленности СССР. Руководители предприятий вынуждены были выбирать, кого считать главным. На одной чаше весов находились популярность и авторитет российских лидеров — председателя Верховного Совета РСФСР Б.Н. Ельцина и премьера И.С. Силаева, который в 1980-е годы был министром авиационной промышленности СССР, на другой — источник, хотя и скудевший, государственного финансирования. В январе 1992 года Министерство авиационной промышленности СССР было расформировано и все реальное управление промышленностью со стороны государства передавалось авиационному департаменту Минпромышленности России.

Минимум выпуска гражданской авиатехники пришелся на 1998 год, упав по сравнению с 1992 годом в восемь (!) раз<sup>4</sup>. С 1992 года на фоне роста цен начался резкий спад пассажиропотока, достигший минимума в 1999 и 2000 годах (по 22 млн пассажиров), что примерно соответствовало уровню перевозок 1970 года<sup>5</sup>.

Несовершенство законодательства РФ привело к тому, что пакеты акций авиастроительных предприятий скупали коммерческие структуры, иногда с не вполне прозрачными целями. В октябре 1993 года несколько российских граждан и выходцев из России зарегистрировали в Сан-Франциско компанию Nick & C Corp., которая за 1994–1995 годы скупала пакеты акций около 20 предприятий авиационной промышленности сначала на чековых аукционах, а затем — у членов трудовых коллективов. Среди этих предприятий оказались такие крупные открытые акционерные общества, как московский научно-промышленный комплекс «Авионика», Тушинский машиностроительный завод, «Прибор» и ВАСО. Акции по договорам поручений скупали посреднические фирмы и передавали их этой компании. Минобороны (госорган управления авиационной промышленностью) и руководство предприятий поставили под сомнение законность сделок. Началась полоса конфликтов и судебных разбирательств. Арбитражный суд Москвы и Федеральный арбитражный суд Московского округа подтвердили законность сделок с акциями ВАСО. Однако Высший арбитражный суд в декабре 1997 года, рассмотрев протест заместителя генерального прокурора, вынес решение о признании недействительными сделок купли-продажи акций ВАСО и обязал компанию Nick & C Corp. вернуть Российскому фонду федерального имущества акции, а РФФИ — выплатить ей стоимость пакета в размере 365 млн рублей<sup>6</sup>.

Счетная палата констатировала, что несовершенство законодательства создало условия для широкомасштабной скупки иностранными фирмами (в том числе прямыми конкурентами) акций предприятий авиационной промышленности: АНТК

имени Туполева — 26,7% акций, «Авиастар» — 35%, МВЗ имени Миля — 41,3%, «Пермские моторы» — 13,2%, ВАСО — 23,3%, «Сигнал» — 35,7%, «Росвертол» — 37,1%<sup>7</sup>. Лишь в 1998 году государство законодательно ограничило участие иностранцев в акционерном капитале авиастроительных предприятий.

После 1998 года тенденция спада авиапромышленности была преодолена; в 2003 году выпуск авиатехники, а также продукции гражданского назначения достиг 65,5 процента от уровня 1992 года<sup>8</sup>.

К середине первого десятилетия XXI века в работоспособном состоянии, позволяющем развернуть серийное производство гражданской авиатехники, находилось только три завода: Воронежский, выпускавший Ил-96, Ульяновский (Ту-204) и Казанский (Ту-214).

Подготовка, а в дальнейшем и производство самолетов нового поколения Ил-96-300, Ил-96Т на Воронежском авиационном заводе потребовали совершенствования технологии, отвечающей высоким требованиям качества, надежности и экономической эффективности. Под руководством Саликова были выработаны основные направления развития предприятия, созданы оборудование и оснастка, организованы специализированные участки, внедрены сотни новых технологических процессов.

Результат этих усилий был отмечен Государственной премией РФ 2000 года, которой В.А. Саликов был удостоен наряду с генеральным директором ОАО «Авиационный комплекс имени С. Ильюшина» В.В. Ливановым, группой специалистов этого авиакомплекса за создание дальнего магистрального пассажирского широкофюзеляжного самолета Ил-96-300.

В феврале 2005 года на заседании президиума Госсовета РФ среди ведущих предприятий отрасли, где велась финальная сборка гражданской авиационной техники, первым было названо ВАСО, хотя в 2004 году из стен предприятия вышло всего три воздушных машины Ил-96-300, одна из которых — в комплектации «салон»<sup>9</sup>.

Время точно выбирает нас. И наверняка неспроста именно на долю Саликова выпало быть у руля производства в один из самых непростых исторических периодов, когда вместе со страной Воронежский авиационный завод переживал развал СССР, безвременье 90-х и становление новой российской государственности. Именно Вячеслав Алексеевич не позволил похоронить огромную, хорошо отлаженную производственную машину под ее собственными обломками.

Вместе с единомышленниками, которых у него на предприятии было множество, Саликов боролся за выживание предприятия. В начале девяностых годов была создана чартерная авиакомпания ВАСО, входившая в число крупнейших чартерных авиакомпаний России и занимавшаяся перевозками пассажиров на самолетах Ил-86 из Москвы в Египет, Марокко, Турцию, ОАЭ. Чтобы производственная площадка окончательно не опустела, брались за любые заказы, делали речные катера, насосы, сеялки, хотя, конечно, понимали, что прибыль эта продукция могла приносить ничтожную в сравнении с заказами на самолеты.

Смута, царившая, пожалуй, десятилетие от середины 90-х в отечественном самолетостроении (в 2006 году создана Объединенная авиастроительная корпорация и появился контур управления авиапромом), еще ждет своего дотошного исследователя. Вполне вероятно, имена «могильщиков» на самом верш, тех, кто наживался на поставках «боингов» и «эрбасов», станут известны не сегодня и не завтра. Эпоха корежила советскую промышленность, а вместе с ней и людские судьбы.

Теперь, когда намечены основные вехи судьбы Вячеслава Саликова, необходимо вновь вернуться к событиям 2005 года.

Второго августа президент России Владимир Путин, находившийся с официальным визитом в Финляндии, не смог вылететь на Ил-96-300ВПУ и был вынужден пе-



речесъ с основного борта на запасной Ил-62. Скандал получился громкий. Для заводчан его ненадолго заглушила встреча 19 августа на заводском аэродроме нового регионального самолета Ан-148, собранного на Украине с помощью ВАСО. Самолет был представлен на Международном авиакосмическом салоне в Жуковском и совершил перелет в Воронеж.

По такому случаю на предприятии прошел митинг. «Встречать Ан-148 на заводской аэродром пришли все, кто в этот день работал в цехах. Рабочие долго толпились на траве у взлетной полосы, но когда кто-то вскрикнул: “Смотрите, вон наша ласточка летит!” — народ тут же двинулся к бетонке». Так передавали впечатления журналисты «Московского комсомольца» — очевидцы события. К восторгу собравшихся летчики устроили в воронежском небе демонстрацию возможностей новой пассажирской машины.

Между тем, эхо скандала 2 августа продолжало звучать, и 22 августа Федеральная служба по надзору в сфере транспорта приостановила полеты Ил-96-300 на всей территории России. И хотя в день введения запрета руководитель Ространснадзора Александр Нерадько назвал причину и виновника происшествия с президентским самолетом (отказ произошел в агрегате тормозной системы шасси, изготовленном на Балашихинском литейно-механическом заводе), высочайший гнев был направлен в сторону ВАСО и руководителя предприятия.

Удар по престижу предприятия и его руководителю наносился чувствительный. Под вопросом оказывался не только кубинский заказ. Тень ложилась на планы сотрудничества с украинскими коллегами по сборке Ан-148, на запланированную сделку Аэрофлота по покупке еще шести Ил-96-300.

Гендиректор Авиационного комплекса им. Ильюшина Виктор Ливанов посчитал запрет неоправданно строгой мерой. По его словам, которые процитировало информагентство «Авиапорт», «Ильюшин» не видит необходимости в приостановке всех полетов Ил-96-300 из-за единичного отказа системы торможения. Если его мнение и было учтено теми, кто тогда принимал решения, то далеко не сразу.

Взвихренная атмосфера вынудила воронежских самолетостроителей провести на территории предприятия 20 сентября митинг. Здесь еще были памяты визиты в девяностые годы XX века глав правительства РФ Виктора Черномырдина и Сергея Кириенко, которые вскоре после того уходили в отставку, отчего воронежский завод прозвали «кладбищем премьеров». Оба клятвенно обещали всемерную поддержку авиапрому и ВАСО. Что, впрочем, не мешало авиаперевозчикам покупать не воронежские ИЛы, а «боинги» и «эрбасы». Изверившиеся во всем заводчане — на митинг собралось около трех тысяч человек — сентябрьским днем 2005-го потребовали от правительства сохранить рабочие места и дать возможность нормально работать.

В связи с «делом ИФК» работники предприятия на митинге недобрым словом вспомнили председателя российского правительства М.Е. Фрадкова, который нанес визит авиастроителям менее года назад, 24 июня 2004 года<sup>10</sup>. Посещение завода оказалось скоротечным и мало удовлетворило заводчан. Помимо публичной передачи в лизинг самолета Ил-96 авиакомпании «Красаэро», на предприятии прошло закрытое совещание с участием Фрадкова о будущем авиапрома, содержательная часть которого осталась общественности неизвестной. Саликов был удовлетворен уже и тем, что, по его словам, это первая такая встреча едва ли не за десяток последних лет. В публичную сферу была вынесена лишь фраза Фрадкова: «Чтобы дать авиастроителям деньги, их придется у кого-то отобрать, поэтому точную цифру я назвать пока не могу»<sup>11</sup>...

Эти-то слова и припомнили заводчане. Саликов мог бы, конечно, своей волей и авторитетом запретить сентябрьский митинг 2005-го. Но он не привык прятаться за спинами, умел брать ответственность на себя — он был един с коллективом. Комментируя Воронежской телекомпании причины, вынудившие коллектив заявить голос

протеста, он говорил: «Самое страшное — у нас задержки по заказу материалов комплектующих изделий под те контракты, которые должны быть реализованы в 2006 году. Из этой ситуации нужно просто совместно с правительством выйти и нормально предопределить сопровождение авиационной отрасли в России, предопределить четкие направления участия государства в этой программе и обеспечить, прежде всего, 2006 год. Не таким небольшим финансированием, которое было даже принято по прошлым годам, а вполне достаточным для того, чтобы заводы могли строить самолеты»<sup>12</sup>.

Сентябрь 2005-го в стране был отмечен повышенной активностью профсоюзов. 20 сентября в Воронеже на площади перед зданием областной администрации прошел митинг, организованный ассоциацией российских профсоюзов оборонных отраслей промышленности — в рамках всероссийской акции протеста против снижения объемов производства и ухудшения социального положения работающих.

Самолетостроители свой митинг провели отдельно и двумя часами ранее общегородской акции. Оттого и голос их прозвучал громче.

Саликова и работников ВАСО слышали не только воронежцы, но и в столичных коридорах власти. 22 сентября 2005 года состоялось заседание российского правительства, посвященное судьбе авиапрома, реплики с которого широко разошлись и были буквально расхвачены на цитаты.

«Меняйте людей, меняйте картинку, — восклицал тогда премьер правительства Фрадков. — Меняйте! Предел терпения наступает»<sup>13</sup>. Этот категоричный призыв-приказ был обращен министру промышленности и энергетики Христенко и более чем прозрачен.

Тут же возбудились псевдоэксперты в области авиации, мнение которых ничего не решает, но смущает умы. Один из них отчего-то назвал происходящее «ЮКОСом в авиапроме», а Саликова счел не слишком успешным управленцем. Другой дал «убийственную», по его мнению, но на самом деле отдающую дилетантизмом характеристику директору: «Это был чистый производственник».

Так вокруг Саликова сгушалась атмосфера нетерпимости.

Двадцать восьмого сентября в Москве проходит заседание совета директоров ВАСО, в котором принимают участие 12 из 13 членов совета — президент ОАО «Банк «Воронеж» Галина Пенькова прислала свое мнение по вопросу повестки в письменной форме. По отчету газеты «Коммерсант», за отставку Саликова проголосовали представители ОАО «Ильюшин Финанс Ко», ОАО «Авиационный комплекс имени Ильюшина», Национального резервного банка и Национальной резервной корпорации депутата Александра Лебедева, против — главбух предприятия Борис Гаврилов, поддержались трое представителей менеджмента ВАСО.

О том, что ситуация на заседании совета директоров развивалась более драматично, чем изложил «Коммерсант», стало известно из публичного выступления главы Воронежской области Кулакова. Вот его дословный комментарий 4 октября 2005 года программе «Вести-Воронеж» местной телекомпании ВГТРК:

— Вячеслав Алексеевич Саликов как директор — выдающийся человек, и он сегодня в этой острейшей борьбе политической... стал жертвой. Я отправил Фрадкову телеграмму, где высказал свое мнение по этому делу. Я знал, что тучи сгущаются, стрелочника найдут обязательно. Поэтому я написал ему, что категорически возражаю против снятия Саликова. Сегодня он является той самой фигурой, которая консолидирует предприятие, которому доверяют и рабочие, и инженерно-технические работники, который успешно работает со столичными структурами...

Когда... состоялось заседание совета директоров с участием Саликова, то совет не смог набрать необходимое количество голосов, чтобы его от должности освободить.

И в этот момент, видя, что директива правительства освободить директора завода советом директоров не поддерживается, и они не могут его снять, Саликов, я считаю, принял решение мудрое очень, чтобы сохранить завод. Он сам написал заявление с просьбой его освободить от занимаемой должности. То есть Саликов не снят, я еще раз повторяю, он сам написал заявление и освобожден от должности по собственному желанию<sup>14</sup>.

Запрет на эксплуатацию Ил-96-300 продлился сорок два дня. В последние дни сентября лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко» отказалась от доверительного управления контрольным пакетом акций ВАСО. Формально, у ИФК истекли соответствующие контракты с двумя крупнейшими акционерами ВАСО: МАК «Ильюшин» и АК им. Ильюшина. Хотя невозможно было не заметить связь двух событий — уголовное дело против гендиректора ИФК Рубцова и отказ от ВАСО. Отстраненный волею обстоятельств от управления Воронежским авиационным заводом Саликов обосновался в ИФК на должности заместителя генерального директора...

Вскоре ушли в политическое небытие министр экономического развития России Греф и председатель российского правительства Фрадков. Первый из них на приснопамятном сентябрьском заседании правительства отметился фразой: «Очевидно, что отрасль совершенно неконкурентоспособна, и диагноз этой болезни один: авиационный сектор сильно заражен государством». Второй — остался при убеждении, что «иллюзия управления государством лишена содержания, деньги тратятся, а результата при этом просто нет. Пример: Воронежское авиационное объединение»<sup>15</sup>.

Результаты как раз были, вопреки категоричным оценкам. 23 ноября 2005 года в Киеве между АНТК им. Антонова и ВАСО был подписан лицензионный договор о передаче российской стороне прав на производство самолетов Ан-148, а также использование товарного знака и технической документации. А месяц спустя кубинская сторона получила первый из трех заказанных лайнеров Ил-96-300.

Объединенная авиационная корпорация стала той структурой, которая координирует производственные планы ВАСО, размещает государственные заказы с соответствующим финансированием. Производство широкофюзеляжных лайнеров Ил-96-300, в том числе, для перевозки руководства государства, продолжается. Живое дело, за которое боролся Саликов — эмоционально, решительно, размашисто...

В ИФК он отработал неполных три года. 17 июля 2008-го его жизнь трагически оборвалась. В официальном сообщении говорилось: «17 июля в 8 часов 40 минут в автомобильной катастрофе на 497 километре трассы Москва — Ростов-на-Дону трагически погибли заместитель генерального директора лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко» по производству, бывший директор ВАСО Саликов Вячеслав Алексеевич и его супруга Людмила Васильевна. Автомобиль Nissan, за рулем которого находился Саликов, выезжал из поселка Чертовицы на трассу и столкнулся с КамАЗом, двигавшимся со стороны Ростова».

Супруги Саликовы были похоронены на аллее Славы Коминтерновского кладбища Воронежа.

Через полтора месяца решением Воронежской городской Думы от 3 сентября 2008 года № 258-11 Вячеславу Алексеевичу Саликову было присвоено звание «Почетного гражданина города Воронежа» (посмертно). 15 июля 2009 года, состоялось торжественное открытие мемориальной доски В.А. Саликову, размещенной на фасаде здания заводоуправления ВАСО.

...Одним из последних публичных выступлений Вячеслава Алексеевича были слова, произнесенные им 23 июня 2008 года на митинге, который был посвящен вручению заводу копии Знамени Победы. Теперь они звучат, как завещание потомкам:

«Дорогие друзья! Мне досталась почетная миссия закрыть этот необыкновенный митинг. Я хочу еще раз поздравить весь коллектив наших самолетостроителей, потому что мы это Знамя сегодня получили не только составом ветеранов. Мы получили его, прежде всего, тем коллективом Воронежского авиационного завода, который был рожден в 1932 году. И ни на одном этапе мы еще не сдали своих позиций. Победа была и будет за нами!»

## ПРИМЕЧАНИЯ

В очерке использованы биографические сведения, собранные журналистами Галиной Мишиной и Виктором Черноусовым.

<sup>1</sup> Павлов Алексей. Первым делом — самолеты [Электронный ресурс] // Гудок. — 4 февраля 2005 г. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=750465> (Дата обращения: 18 апреля 2019 г.).

<sup>2</sup> Вагнер Евгений. Как лазер воронежцам помогал самолеты строить // Коммуна. — № 71 (26715). — 8 сентября 2017 г.

<sup>3</sup> Авиапром поставляет на мировой рынок менее 1 % гражданских самолетов. Правительством России принята стратегия развития авиапромышленного комплекса [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2005/12/09/98539.html> (Дата обращения: 20 апреля 2019 г.).

В материале информационного агентства использованы материалы доклада «О состоянии и перспективах развития российского авиационно-промышленного комплекса», зачитанного на заседании президиума Госсовета РФ 22 февраля 2005, размещенного по адресу <http://archive.kremlin.ru/text/appears2/2005/02/22/95883.shtml> и позднее удаленного.

<sup>4</sup> Колпаков С. К. История авиационной промышленности России [Электронный ресурс] // История новой России. URL: <http://www.ru-90.ru/node/1322> (Дата обращения: 20 апреля 2019 г.).

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> Отчет Счетной палаты «О результатах тематической проверки законности приватизации, эффективности управления и государственной поддержки предприятий авиационной промышленности в постприватизационный период 1992–1999 годов» [Электронный ресурс] // Бюллетень Счетной палаты РФ. — 2000. — № 8 (32). URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/e60/e60445131e22493c98a908a2ce6150b0.pdf> (Дата обращения: 1 февраля 2022 г.).

<sup>8</sup> Авиапром поставляет на мировой рынок менее 1 % гражданских самолетов. Правительством России принята стратегия развития авиапромышленного комплекса [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2005/12/09/98539.html> (Дата обращения: 20 апреля 2019 г.).

<sup>9</sup> Там же.

<sup>10</sup> Григоренко О. Авиастроители переписали врагов. Топ-менеджмент ВАСО вывел подчиненных на антиправительственный митинг // Коммерсантъ. — № 177 (3261). — 21.09.2005.

<sup>11</sup> Орищенко Д. Михаил Фрадков уготовил самолетам участь локомотива российской экономики // Коммерсантъ. — № 113. — 25.06.2004.

<sup>12</sup> Сотрудники ВАСО провели акцию в поддержку отечественного авиапрома [Электронный ресурс] // «Вести-Воронеж». URL: [https://vestivrn.ru/news/2005/09/21/cotrudniki-vaso-proveli-aksiyu-v-podderzhku-otechestvennogo-aviaproma\\_2005-9-21\\_09-57](https://vestivrn.ru/news/2005/09/21/cotrudniki-vaso-proveli-aksiyu-v-podderzhku-otechestvennogo-aviaproma_2005-9-21_09-57) (Дата обращения: 18 апреля 2019 г.).

<sup>13</sup> Рыжкин Сергей, Черваков Андрей. Гендиректор авиазавода попал под шасси Ил-96 // Коммерсантъ. — № 185 (3269). — 1 октября 2005 г.

<sup>14</sup> Ситуацию вокруг ВАСО прокомментировал губернатор [Электронный ресурс] // «Вести-Воронеж». URL: [https://vestivrn.ru/news/2005/10/04/situatsiyu-vokrug-vaso-prokomentiroval-gubernator\\_2005-10-4\\_11-05](https://vestivrn.ru/news/2005/10/04/situatsiyu-vokrug-vaso-prokomentiroval-gubernator_2005-10-4_11-05) (Дата обращения: 18 апреля 2019 г.).

<sup>15</sup> Лакишина Елена. Перегруз. Почему российский авиапром не может взлететь // Российская газета. — № 3882. — 23 сентября 2005 г.

