

**РАЗДЕЛ I. ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА**
**SECTION I. HISTORICAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT
OF HUMAN CAPITAL**

ВЫСШИЙ УРОВЕНЬ ПРОФЕССИОНАЛИЗМА АВИАТОРА

DOI: 10.25629/НС.2019.06.01

Лысаков Н.Д.

Московский авиационный институт (Национальный исследовательский университет)
Россия, Москва

Алексею Георгиевичу Анненкову – военному летчику, авиаконструктору самолёта – амфибии, организатору производства и авиационному педагогу посвящается.



Алексей Георгиевич Анненков

Есть такая традиция у выпускников различных учебных заведений – отмечать юбилей выпуска. Промчалось время и выпускники Тамбовского высшего военного авиационного училища летчиков имени М.М. Расковой (ТВВАУЛ) в августе 2019 г. встретятся у памятника летчицы, Героя Советского Союза в честь 40-летия выпуска.

Как в добрые 70-е курсантские годы, в одном строю курсантов будут стоять военные летчики, посвятившие жизнь АВИАЦИИ. Время перестройки внесло свои коррективы, по различным причинам многим досрочно пришлось покинуть Военно-воздушные силы. Однако, в 1975 году нас всех объединила любовь к небу и мечта стать его властелином – военным летчиком.

По-разному сложилась судьба каждого выпускника училища Дальней авиации России. Наиболее яркий и значимый вклад в развитие авиации внес наш однокуртник Алексей Георгиевич Анненков.

Летчик начинается с мечты...так и обычный паренек Алексей Анненков с мечтой о небе поступает в Самарский авиационный техникум. Желание летать подкреплено мотивом любви к самому самолету, которое сформировалось за период обучения в техникуме. Это привело Алексея к дальнейшему осуществлению своей мечты и поступлению в ТВВАУЛ.

После техникума был призван на срочную службу рядовым, получил звание ефрейтора и подал рапорт для поступления в летное училище. Вакантным оказалось место в Тамбовское училище летчиков Дальней авиации. Успешно прошел вступительные испытания и был зачислен на первый курс. За годы учебы запомнился однокурсникам как очень целеустремленный и неординарный человек. В свободное время его часто видели за изготовлением моделей самолетов. Как правило, материалом служила обычная высушенная древесина.

Приведем воспоминания однокурсника по училищу Героя России, заслуженного летчика–испытателя Куимова Н.Д.: «Что запомнилось в Алексее? Его честность. Он был каким-то цельным человеком. Не было в нем легкомысленности. Не помню, чтобы он был склонен к бесшабашности, другим легкомысленным поступкам молодости.

С другой стороны, у него было прекрасное чувство юмора. Он очень тонко подмечал характерные особенности товарищей. Прекрасно рисовал. А юмор и умение рисовать приводили к тому, что он делал прекрасные шаржи.

Но в этих шаржах не было злости, унижения. Они были полны доброго юмора. Вообще, он был каким-то светлым человеком. Не помню моментов, когда он был озлоблен, или кричал на кого-то. Хотя, мне кажется, он был достаточно эмоционален.

Еще в нем уже тогда была видна творческая, нестандартная личность. Он делал великолепные модели самолетов. Это был человек с широкими интересами. Они тогда уже были шире и глубже, чем у курсанта – летчика.

Он был глубоко предан авиации, какой-то своей преданностью. И видно было, что это нечто большее, чем просто мировоззрение летчика.

И вот это все вместе, при сильной целеустремленности, позволили вырасти этому человеку в прекрасного конструктора, летчика. Это какие трудности надо было перенести, какой характер иметь, чтобы в наши времена создать такие самолеты. Причем самолеты– амфибии. Найти, создать, доказать и воплотить в жизнь свою нишу в этом мире потребления. Его самолеты сейчас строятся. А в это время огромные ОКБ просто стояли или выживали.

Он пример для всех нас – Человек, который побеждает все преграды, на пути к высокой цели».

Уважением Алексей пользовался и в среде младших командиров курсантских подразделений. Так его коллега, а позднее преподаватель Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина, полковник в запасе А.Ф. Бойцов отмечает, что «Алексей был младшим сержантом, командиром учебного отделения и по долгу службы должен был руководить вчерашними школьниками будучи и старше по возрасту, и имея опыт срочной службы. И это ему несомненно удавалось легко и непринужденно в силу его человеческих качеств. Изучение технических дисциплин, аэродинамики нужны были ему не для оценки в зачетке, а для того, чтобы докопаться до самой сути... Несомненно, эта дотошность в учебе помогла ему в последующей деятельности авиаконструктора.

Его самолеты строятся и сейчас, после него. А это значит, что он продолжает жить и помогает творить таким же как сам влюбленным в небо энтузиастам».

После окончания училища Алексей попал служить в Морскую ракетноносную авиацию на север нашей Родины. Летал на Ту-16. Наступило время перестройки, а точнее социальной революции. Производство большинства отраслей промышленности приостановлено. Не исключение, и авиационные предприятия. Часть, в которой служил Алексей, попала под расформи-

рование. Увольнение и возвращение на родину в Самару. Преподавал физику в общеобразовательной школе. Однако любовь к авиации победила. Он хотел летать и со своими друзьями начал строить самолет. Алексей собирает единомышленников, патриотов авиации и организует предприятие по изготовлению самолетов-амфибий. Сам при этом возглавляет работу по проектированию и летным испытаниям самолетов.

Вот как вспоминают этот период на одном из авиационных форумов [9].

«После развала армии Алексей оказался как многие офицеры без любимой работы и без средств. Это было в 1992-1995 г. Среди самодельщиков ходили слухи – «Тшестнадцатый» (так звали его друзья по названию самолета, который он полюбил в ВВС) строит необычную лодку с «Вихрями». Сужающееся крыло и радиаторы в каналах – будет летать быстрее всех. На этом самолете появилась фамильная черта серии Л - раздвоенный хвост. Алексей шутил - «заход через хвост? Да! потому что мы люди армейские и привыкли все делать через одно место». На самом деле самолет получился довольно удачный, и идея себя оправдала. Алексей назвал самолет "ВЕРА" может быть это женское имя, но скорее всего хотел подчеркнуть, что на пути к своей цели главное верить в себя, в свое дело, в своих товарищей. Эта вера всегда в нем чувствовалась и без нее не преодолеть такой трудный и опасный путь... А у Георгия была своя земля – земля Анненкова, полуостров Рыбачий. Он стремился туда и долетел на своем самолете... Для этого пришлось разработать и построить несколько моделей самолетов, по колену в смоле. Преодолевая трудности, увлекая за собой людей. Создать работоспособный коллектив, целую систему производства. Через размолвки и ссоры, через неверие. Несколько раз приходилось все начинать сначала. Приложить огромное количества труда и почти все делая своими руками, обучить множество людей, рисковать жизнью в испытательных полетах и перелетах. Решая огромное количество организационных проблем и в то же время находить силы для творческой работы. Но результат впечатляет. Его самолеты стали прорывом в отечественной легкой авиации. Заслужили любовь летчиков и дали большой толчок в развитии российской авиации. Он всегда добивался, чтобы его самолеты были самыми лучшими. Будем помнить ценить и учиться!»

«Алексей Георгиевич, золотой был мужик! Глыба как выше сказали. Сколько его знал, всегда удивлялся, как в наше безвременье можно не просто пытаться строить самолеты, а реально это делать на высоком профессиональном уровне с учетом российской специфики, когда тебе со всех сторон мешают. На что Леша всегда отвечал: «Ты просто не обращай на них внимание, это временщики и они уйдут, делай свое дело, людям нужны хорошие самолеты».

В авиационной среде в недавнем прошлом можно было услышать, что какой самолет не строят, все равно получается «Боинг». Однако, по мнению авиаконструктора первых тяжелых самолетов в России И.И. Сикорского, в любые времена приоритетом государства должно быть создание национальной, уникальной авиапромышленности [8].

Алексей Анненков создал целую линейку красивейших, совсем непохожих на конкурентов, востребованных красавцев самолетов-амфибий. В 1996 году он построил двухкилевой двухмоторный самолёт-амфибию «Вера», затем был построен Л-6, затем совместно с Дмитрием Греховым была создана Л-42. Его последним реализованным проектом был гидросамолёт Л-31 «Новая Вера». В этой связи Леонид Бояринцев из Мурманска так оценивает работу Алексея Георгиевича: «Среди авиаторов Л-42М (рисунок 1) называли «мерседесом» среди самолетов-амфибий за большую грузоподъемность, за дальность полета и комфорт. На нем можно было пролететь без дозаправки более 1600 километров. Надежный самолет... Этот человек-легенда внес колоссальный вклад в развитие авиации России».

Всего при участии А.Г. Аненкова было построено более 60 самолётов.



Рисунок 1 – Самолет-амфибия Л-42 М

Исследования профессионализма и профессиональной ориентации авиаторов в области авиационной психологии и инженерных наук посвящено достаточное количество работ, где выделены основные профессиональные и личностные качества авиатора, необходимые для успешного освоения профессии [1,2,3,4,5,6,7].

Проведя сравнительный анализ профессионального и жизненного пути великого русского, а затем и американского авиаконструктора Игоря Ивановича Сикорского, и авиаконструктора самолетов-амфибий Алексея Георгиевича Анненкова, нами установлено, что:

- свой профессиональный путь в авиацию оба начинали с мечты о создании самолета;
- являясь выдающимися конструкторами, одновременно обладали хорошими качествами организаторов и руководителей производства;
- в трудные годы при изменении места жительства оба занимались педагогической деятельностью: И.И. Сикорский преподавал математику в Америке, а А.Г. Анненков физику в Самаре;
- оба испытывали свои самолеты в реальном полете, вносили коррективы, совершенствовали и снова испытывали;
- оба были патриотами Авиации и до последнего дня жизни создавали новые летательные аппараты.

Только одно существенное различие в их профессиональной судьбе: Игорь Иванович Сикорский не смог в послереволюционный период разрухи остаться в России и эмигрировал в Америку. Спустя долгие годы очень скучал по Родине. Алексей Георгиевич Анненков нашел силы не только объединить вокруг себя патриотов авиации, но и в условиях изменения государственного строя (по многим параметрам ситуация схожая с революцией 1917 г.) при фактической остановке авиастроения на ведущих предприятиях страны сумел наладить производство великолепных самолетов – амфибий, так необходимых стране.

Таким образом, на примере профессионального пути выдающегося авиационного конструктора, военного летчика, организатора производства А.Г. Анненкова нами подтверждено, что наиболее значимыми психологическими новообразованиями личности, которые необходимо формировать и развивать на каждом этапе профессионализации авиатора, являются:

1. Формирование мотивации на авиационную профессию, которая основывается на любви к небу и самолету.
2. Знания авиационной техники и аэродинамики в целостной структуре авиационной среды: от рисунка через расчеты для конструирования - к макету-модели.
3. Организаторские способности по созданию предприятий и дееспособных коллективов единомышленников.
4. Личная летно-испытательская подготовка и готовность к подъему новых самолетов.
5. Формирование адекватной самооценки.
6. Формирование летного характера.

Судьба Алексея Анненкова трагична. Он погиб в авиационной катастрофе 7 августа 2014 г. в 21 час 30 минут в районе н.п. Пушма Подосиновского района Кировской области при не до конца выясненных обстоятельствах.

В 2018 г. в номинации инженер-конструктор года «Серебряные крылья» сын Алексея Павел получил награду отца за создание самолетов «ВЕРА», «Л-6», «Л-6М», «Л-6СВ», «Л-42», «Л-42М», «Новая ВЕРА», «Л-31», «Л-72».

7. Воспитание высоких общечеловеческих качеств: честности, достоинства, духовности, юмора.

8. Патриотическое воспитание Российского авиатора.

9. Постоянное самосовершенствование профессиональных и личностных качеств.

Выпускники 1979 года Тамбовского высшего военного училища летчиков с гордостью вспоминают годы учебы с Российским военным летчиком, выдающимся авиационным конструктором самолетов-амфибий, педагогом и организатором производства.

Жизненный путь Алексея Георгиевича Анненкова есть пример высшего уровня профессионализма авиатора.

Литература

1. Артемов А.Д., Лысаков Н.Д., Лысакова Е.Н. Человеческий фактор в эксплуатации авиационной техники. Монография. Москва, 2018. 156 с.

2. Гандер Д.В., Шевченко С.И., Лысаков Н.Д., Лысакова Е.Н. Введение в военно-авиационную профессию. Учебное пособие. Министерство обороны РФ Военно-воздушные силы. М., 2008. 176 с.

3. Козорез Д.А., Обрезков И.В., Тихонов К.М., Тишков В.В. Разработка комплексной модели решения вертолетом функциональной задачи. Труды МАИ. 2012. № 62. С. 21.

4. Лысакова Е.Н., Методологические проблемы отечественной авиационной психологии // Российский научный журнал. 2009. № 2 (9). С. 100-105.

5. Лысакова Е.Н. Серебряный век и авиационная психология // Психологический журнал. 2012. Т. 33. № 1. С. 121-126.

6. Тихонов К.М., Тишков В.В. Разработка модели программного корректируемого сопровождения наземной цели с учетом возможностей человека-оператора // Вестник Московского авиационного института. 2011. Т. 18. № 6. С. 68-77.

7. Пономаренко В.А. Психология духовности профессионала. М.: РАО, 1997. 295 с.

8. Сикорский И.И. Воздушный путь. М.: Русский путь, 1998. 190 с.

9. <http://www.reaa.ru>

Лысаков Николай Дмитриевич. E-mail: lyssakov@mail.ru

Дата поступления 12.04.2019

Дата принятия к публикации 10.06.2019

THE HIGHEST LEVEL OF PROFESSIONALISM OF THE PILOT

DOI: 10.25629/HC.2019.06.01

Lysakov N.D.

Moscow Aviation Institute (National Research University)

Russia, Moscow

Alexei Georgievich Annenkov, a military pilot, an aircraft amphibian aircraft designer, is dedicated to the production organizer and aviation instructor.

Lysakov Nikolai Dmitrievich. E-mail: lyssakov@mail.ru

Date of receipt 12.04.2019

Date of acceptance 10.06.2019