МАТФ

С первым главным конструктором «Авиастара» Генрихом Арутюном

испытаний по разным причинам. Выбирали те, которые удовлетворяли требованиям и задачам того времени. Из этих выбранных для серийного производства летательных аппаратов было построено и выпущено примерно 70 тысяч штук, начиная от истребителей Миг-9 и до «Руслана». Сегодняшняя реальность такова: за 20 последних лет в России было разработано всего 4 проекта, а серийного производства практически нет. Это страшно.

- У Вас как конструктора сердце не болит?

- Не то слово. Жизнь самолету, даже самому хорошему, удачному образцу, отмерена примерно в 50 лет. Это при условии, что все это время над ним работают, совершенствуют, разрабатывают на его основе новые проекты, внедряют новые конструкторские решения. Каким бы он ни был хорошим, но модель морально все равно устаревает. К сожалению, но в той авиационной нише, которую занимает «Руслан», в последние 30 лет никакие проекты не готовились и не разрабатывались. Идут только одни разговоры, реально ничего не делается. Примерно через 5 лет «Руслан» перестанет соответствовать жизненным требованиям, а это значит, что над ним еще вчера должны были начать работать.

- Виктор Ильич, а как оцениваете ситуацию с кадрами? Здесь тоже все так плохо?

- И кадры разбазарили. А новых поколений нет, потому что им неоткуда браться. В советское время была система. Мы, мальчишки, мечтали о небе. Да, это было время Туполевых, Антоновых, было много клубов ДОСААФ, авиамодельных кружков, интерес у пацанов растили. Я в пятом классе пошел в Дом пионеров в авиамодельный кружок, и, когда окончил школу, у меня не было вопросов с будущей профессией.

Вы только задумайтесь: за эти 20 с небольшим лет мы потеряли примерно четыре поколения специалистов в области авиастроения! В середине 80-х на «Авиастаре» в год выпускалось по шесть «Русланов», здесь работали 40 тысяч человек, а только в управлении главного конструктора на заводе было 500 конструкторов! И каждый из них, как и я в свое время, сначала чертил кронштейник, потом крышку люка, потом кусок панели, потом хвостовую или носовую часть, и примерно к 35-40 годам специалист набирался опыта. Антонов предложил вести мне тему «Руслана», когда мне было 38 лет. Сказал: «Виктор Ильич, Вы начинали - Вы и продолжайте. Давайте, становитесь ведущим конструктором по этой теме».

Сегодня мы, конструкторы советского поколения, уходим. Нам уже по 80 лет. Вы что, хотите, чтобы мы, 80-летние, двигали вперед науку и авиацию? Такого не бывает. А нового поколения нет, все эти 20 лет авиакомплексы стояли без работы, выполняя только ремонты.

- Разговоров вокруг возобновления строительства «Русланов» ходит много, и не первый год. А Вы сами в это верите?

(Толмачев молчит... И вдруг выдает самое неожиданное.)

- Я - противник воспроизводства «Русланов». Нужно делать совершенно новый самолет. Так же, как прошло поколение, «Руслан» примерно через 20 лет морально и физически устареет. 50 лет - срок жизни даже самого хорошего самолета. Нужно делать совершенно новый «грузовик».

- У Вас есть идеи?

- Есть, конечно. Но выдавать не буду, - хитро прищурясь, весело заявляет Виктор Ильич.

- Если у Вас есть идеи, значит, Ваши ученики продолжат Ваше дело.

- Жаль, что сегодня вообще мало идей. Жаль пацанов, которые сегодня приходят на «Авиастар», мало работы. А что такое для молодого, «заводного», перспективного молодого человека бумажки переносить, вместо того, чтобы придумывать и разрабатывать новые модели самолетов? Вот так походят-походят по заводу и уходят в бизнес. Остаются только безынициативные. Для них какая разница, где сидеть и ничего не делать? Такие люди уже не смогут ничего. Новое поколение надо растить, вот этих пацанов, которые сегодня вступили в «Лигу авиации», с ними нужно работать. А ученики у меня, которым бы я доверил свое дело, есть. Было бы для них дело...

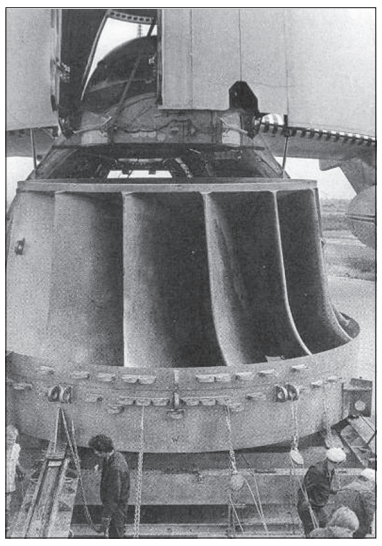
- По поводу нового самолета с кем делитесь своими идеями?

- Конечно, с Исайкиным, руководителем нашей «Волга-Днепр». Мы с ним с этой идеей ночами не спим, он такой же «больной», как и я. Разговариваем, спорим, ругаемся. Он тоже болеет душой за авиацию. Как пел когда-то Владимир Высоцкий: «Настоящих буйных мало, вот и нету вожаков». Так вот, мы с Исайкиным - буйные, - смеется. - Я всегда по этому поводу вспоминаю, как вообще создавалась наша компания. Собрались 11 «буйно помешанных» на авиации - Исайкин, Черкасов, Михайлов, Толмачев, Балабуев, Меркулов, Шкляник и другие. Некоторых уже нет в живых. И стали думать, как «индусам самолеты будем возить». Вот и придумали: создали акционерное общество, заманили в него «антоновцев», запорожцев, потому что моторы запорожские на «Русланах» стоят, ленинградцев, которые делали для него навигационное оборудование, «авиастаровцев» и других. Собрался мозговой центр. Выпустили акции и потом на эти деньги стали приобретать «Русланы». Первый, второй, третий... Сегодня их у нас уже 10 штук, есть и Ил-76. Сегодня «Волга-Днепр» - международная компания, у нас есть представительства и в Китае, и в Германии, и в Соединенных Штатах. Да и 12 «Боингов» у нас есть. Пора делать новый «Руслан»...

- И напоследок, скажите, каким, на Ваш взгляд, был самый уникальный груз, который перевозил «Руслан»?

- Грузы были самые разные: станки, автомобили, космические ракеты, животные: жирафы, дельфины... Каждый груз уникален. «Руслан» может перевезти то, что невозможно перевезти никаким другим видом транспорта. К примеру, попробуйте перевезти ротор гидротурбины. Это ж цельный кусок железа, диаметром 6,5 метра, высотой 4 метра и весом 110 тонн. Как его затолкнуть в самолет? Как сделать так, чтобы он не пробил стенку самолета или пол? Между собой в компании мы смеемся и говорим: перевозить такие уникальные грузы, каждый из которых очень специфичен, - это все равно что носить утюг в пакете из папиросной бумаги. Потому что конструкция самолета очень нежная и хрупкая по отношению к таких грузам, которые «Руслан» берет на борт. А это уже технические хитрости. Потому и слоган у нашей «Волга-Днепр» такой: «Перевезем... Все!».

- Я - противник воспроизводства «Русланов». Нужно делать совершенно новый самолет. Так же, как прошло поколение, «Руслан» примерно через 20 лет морально и физически устареет. 50 лет - срок жизни даже самого хорошего самолета. Нужно делать совершенно новый «грузовик»



Чугуевская «шапка Мономаха». Вес турбины для ТашКумырской ГЭС - 90 тонн, что уже сопоставимо с собственным весом «Руслана»

В российском законодательстве не зафиксировано понятие «кластер»

Искать свой путь?

Георгий Кузнецов

На 13 сентября в рамках авиасалона ИЛА в Берлине запланирован приём консорциума «Ульяновск-Авиа» в Европейское партнёрство аэрокосмических кластеров (EACP). Напомним, что соответствующий меморандум стал финальным аккордом конгрессной части второго Международного авиатранспортного форума в Ульяновске, в рамках которого также прошла конференция «Кластерный подход в аэрокосмической отрасли: концентрация преимущества».

Открывал её председатель правления Российско-германской торговой палаты Михаэль Хармс. Организация представляет интересы более 800 компаний и предприятий, так что, как признался господин Хармс, «возможно, я не силён в аэрокосмической отрасли, но что такое кластер, знаю прекрасно. В последнее время, - продолжил он, - и мы, и вы полюбили это слово пламенной любовью и не всегда его правильно применяем. К примеру, я сразу настраиваюсь скептически, когда слышу фразу - «у нас есть фармацевтический кластер».

Среди необходимых условий возникновения кластера он назвал наличие «якорного» предприятия, выстроенной системы подготовки профильных кадров как среднего, так и высшего звена, поддержки властей и большого числа мелких и средних предприятий как субподрядчиков крупных компаний.

По мнению господина Хармса, кластерное развитие российской аэрокосмической отрасли обязательно состоится. Разве что из десяти уже заявленных кластеров в итоге «вырастут» три-четыре.

Как выяснилось из доклада начальника отдела стратегического управления Минэкономразвития РФ Владислава Тарасенко, в России как минимум в правительстве термин «кластер» понимают верно. Точно так же, как в Германии. И это несмотря на то, что в законодательстве данное понятие не зафиксировано и контрольные органы зачастую требуют объяснений, на что тратятся государственные деньги. Тратятся же они (вернее, будут тратиться) на поддержку развития инновационных региональных кластеров. Минэкономразвития определило их как совокупность размещённых на одной территории предприятий и организаций с объединяющими их научно-производственной цепочкой, механизмом координации и кооперации и синергетическим экономическим эффектом. «При этом, - говорит Тарасенко, - мы понимаем, что кроме кооперации в кластере присутствует и механизм конкуренции, и считаем необходимым объединения отраслевого и территориального (инфраструктурного) развития».

«Пилотный» конкурс кластеров, развитие которых поддержит государство, завершился отбором 25 из 94 поступивших заявок. Особое внимание обращали на инновационный потенциал проектов, показателем которого были предполагаемые траты на НИОКР. Обе ульяновские заявки - ядерно-инновационного Димитровградского кластера и консорциума «Ульяновск-Авиа» - попали в число победителей. (Из аэрокосмических кластеров, кроме «Ульяновск-Авиа», были отобраны претенденты из Самары и Хабаровска.)

Развитие инфраструктуры победителей будет финансироваться через федеральные целевые программы, ВЭБ, инвестфонд РФ, «АИЖК», «ВЖС» и инвестпрограммы естественных монополий. Поддержка исследований и инноваций - через госпрограмму «Развитие науки и технологий», отраслевые целевые программы, «Роснано», «РВК» и программу поддержки малого и среднего бизнеса. Также для привлечения зарубежных инвестиций будет использован потенциал «Сколково» с возможным распространением на кластеры части его механизмов.

При этом Владислав Тарасенко не скрывал, что «мы пока относимся к кластеру как исключительно к территориально-производственному органу, забывая об обязательной необходимости формирования технопарков и других инструментов развития малого и среднего бизнеса».

Именно на роли среднего предпринимательства в работе аэрокосмических кластеров сделали акценты в своих выступлениях директор Aerospace Initiative Saxony (ASIS) Михаэль Мут и директор по международным связям ассоциации Pole Pegase Жан Франсуа Буассон. Первый рассказал, что в представляемом им кластере большая часть из 150 предприятий относится именно к классу малых и средних, и напомнил, что при авиационном цикле производства в тридцать лет многие предприниматели с инновационными разработками могут просто не выжить без стартапов и иных форм поддержки. Второй в своём докладе попытался доказать, почему именно малый и средний бизнес является основой роста кластеров.

В заключение конференции новичка европейской семьи аэрокосмических кластеров консорциум «Ульяновск-Авиа» (34 предприятия, расположенных в одном месте - Ульяновске, с общим оборотом в 17,6 миллиарда рублей, штатом в 27,8 тысячи сотрудников и инвестиционными программами «весом» в 21 миллиард) представил исполнительный директор ОАО «Корпорация развития Ульяновской области» Сергей Васин.

P.S. То, что консорциум «Ульяновск-Авиа» не будет «чужим на европейском празднике жизни», понятно. Даже в ходе конференции представители Франции, Германии и Бельгии делали свои предложения по кооперации с нашими предприятиями. Смущает другое. В Европе рубеж для годового оборота представителей малого и среднего бизнеса - 50 миллионов евро, у нас несколько иной уровень. Так смогут ли предприниматели сыграть ту роль в развитии авиакластера, к какой привыкли на Западе, или России придётся искать особый путь?

Жара Эмиратов ульяновскому самолету не страшна

Ульяновский самолёт Ту-204СМ успешно прошёл испытания в условиях высоких температур. Среднемагистральный пассажирский самолёт ульяновского авиастроительного завода ЗАО «Авиастар-СП» завершил очередной этап лётных сертификационных испытаний и вернулся в Россию.

По словам специалистов завода, полёты проводились в Объединённых Арабских Эмиратах при температуре воздуха до 47 градусов Цельсия. Ежедневно выполнялось до двух испытаний. Все самолётные системы показали себя положительно.

Далее пройдут испытания авиалайнера на функционирование систем в условиях воздействия напряжённых электромагнитных полей. Затем ему предстоит выполнить ряд специальных испытаний, в том числе по эксплуатации на мокрой взлётно-посадочной полосе.

Процесс сертификации среднемагистрального самолёта Ту-204СМ планируется завершить в ноябре.