

# ДВЕНАДЦАТЫЙ САЛОН

## ИНТЕРВЬЮ "ДВИГАТЕЛЯ" С В.М. ЧУЙКО ПЕРЕД САЛОНОМ "ДВИГАТЕЛИ-2012"

**Какие основные события произошли в нашей отрасли между двумя Салонами "Двигатель" - 11-м и 12-м?**

Известно, что Салон проводится по чётным годам (каждые два года). Такой период принят у очень многих крупных мировых авиатехнических выставок (la Bourget, Farnbouro, ILA, МАКС). Это связано с тем, что за более короткие промежутки времени (за год) каких-либо существенных изменений, достойных представления на этих Салонах, обычно не происходит. Конечно, случаются и удачные попадания, когда в течение одного года есть продвижение, которое стоит показать (предложено нечто новое, прошла сертификация какой-то модели и т.д.) Но обычно, это - следствие какой-то долгой работы, от которой видим результат.

Среди основных работ, выполненных в этот период - организованные ОДК на ОАО "Авиадвигатель" разработка, изготовление и начало доводочных испытаний газогенератора двигателя ПД-14. Это - существенное продвижение работ по созданию перспективного двигателя для гражданской авиации. К Салону будет начата сборка полноразмерного двигателя с тем, чтобы в этом году начать его испытания. Будет экспонироваться его натурный макет. Мыслим так, что ПД-14 должен стать центром экспозиции объединённого стенда ОДК. Предполагается процедура торжественного "открытия" этого двигателя (вроде "выкатки" новых самолётов и автомобилей) при начале работы Салона. Среди экспонатов посетители увидят отдельные детали и узлы этого двигателя, что позволит увидеть конструкционные особенности новой модели - чего раньше не встречалось на наших Салонах. Полагаю, что разработка нового газогенератора и проведение его испытаний на самом совершенном в мире стенде (разработанном Пермскими моторостроителями в сотрудничестве с отечественными специалистами из подмосковной фирмы "Мера") - явный признак наличия положительных подвижек в нашем авиационном двигателестроении. По крайней мере, для пассажирской и транспортной авиации.

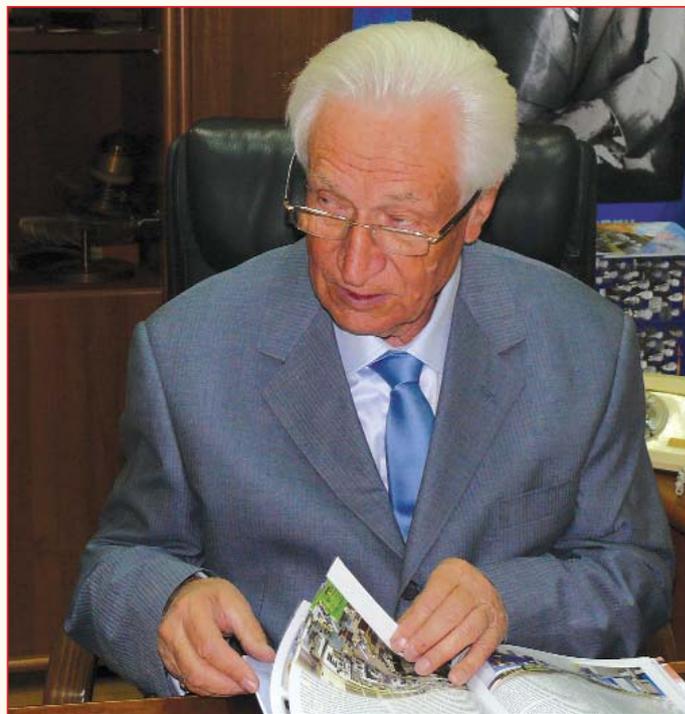
Второе и очень существенное событие, произошедшее за это время, которое, несомненно, найдёт своё отражение на Салоне, это то, что двигатель Д-436-148 позволил Ан-158 завершить сертификацию, а Ан-148 обеспечил эффективную эксплуатацию с нагрузкой 3000 часов за год на каждый двигатель.

Третье из важнейших событий, произошедших между двумя Салонами - завершение сертификационных испытаний российско-французского двигателя SaM 146, что позволило получить сертификат типа для самолёта SSJ-100 и начать на нём пассажирские перевозки.

**Виктор Михайлович, а что за это время произошло в деле организации авиационного двигателестроения?**

Произошло весьма, на мой взгляд, существенное событие: полномасштабное строительство нового двигателестроительного комплекса в Санкт-Петербургском объединении ОАО "Климов". Эти работы, проводимые ОДК, идут на площадке в Шувалово. Строится корпус цехов механической обработки и сборки площадью 17 000 квадратных метров. В нём уже ведутся внутренние работы. Возводятся: корпус гальваники, девятиэтажное конструкторское бюро, здание испытательной базы. Существующая испытательная станция модернизируется. Всё производственное оборудование будет закупаться совершенно новое, созданное на основе самых современных технологических решений. Его монтаж предполагается начать во втором квартале этого года. В нашей новой России это первый случай строительства (практически с нуля) нового комплекса авиационного двигателестроения. Освоение 3 миллиардов рублей идёт весьма эффективно.

До посещения строящихся площадей нового "Климова" я, чест-



но говоря, несколько скептически относился к идее создания нового комплекса в Шувалово, прежде всего из соображений комплектации рабочего коллектива. Оказалось, что от новых районов города на машине по совершенно пока не загруженному шоссе проехать можно где-то минуты за три (3!). Это дало возможность "развязать" создание нового промышленного комплекса и жилого массива со всей его инфраструктурой: дорогами, теплоснабжением, водой, канализацией, торговлей, школами и детскими садами, медицинским обслуживанием. И новые районы Санкт-Петербурга продолжают развиваться в том же направлении от города, в каком создаётся промышленный комплекс Климовцев. В сторону нового района сейчас протягивается и питерское метро. Так что до нового "Климова" доехать будет не так сложно из любой точки города на Неве. Надо учесть, что современное производство требует уже не рабочих-универсалов, которыми всегда славилось наше авиационное двигателестроение (и которые всегда-то были в огромном дефиците, а сейчас вообще практически почти исчезли), а операторов современных производственных и конструкторских систем, применяющих высокие и самые современные технологии. Но - не требующих от работника навыков станочника высокого класса. Это - привлекательные для современной молодёжи области работы и за такого рода производствами - наше будущее.

Если говорить о вкладе ОДК в отечественное авиационное двигателестроение, то, наряду со строительством комплекса в Шувалово, мы должны отметить организацию работ по перспективному двигателю и газогенератору, на базе которого будут строиться двигатели разной размерности по тяге. Эта тема на поверхности уже лет 5-10 подряд, но всё это оставалось разговорами до тех пор, пока ОДК ни организовало работы, ни обеспечило их финансирование и ни стало курировать их проведение.

Если на данном салоне "звездой" несомненно будет двигатель ПД-14, то строительство нового двигателестроительного комплекса - "вторая звезда" нашей выставки, выставляемая на стенде ОДК. Это будет ещё одна из "ударных" тем, на которые будем стараться сконцентрировать внимание прессы и общественности.

**Какие перспективы развития у нового российско-украинского самолёта Ан-148 с двигателями Д-436-148?**

Это ещё одна существенная особенность прошедших двух лет: мы вышли на уровень интенсивной серийной эксплуатации Д-436-148 на самолёте Ан-148. Первые самолёты, которые получила авиакомпания "Россия" показали себя в этот период экономически выгодными, эксплуатационно-пригодными и обеспечивающими нормальную работу эксплуатирующей организации. Как всегда с новой авиационной (да и вообще - любой сложной) техникой, при начале эксплуатации выявлены "детские болезни". Благодаря оперативности авиакомпании "Россия" были предприняты необходимые действия по устранению обнаруженных недостатков в ОКБ Киева и Запорожья и на серийном заводе в Воронеже. Это позволило эксплуатирующей организации выйти на объёмы наработки каждого двигателя, сопоставимые с наработкой двигателей дальнемагистральных самолётов. Иначе: интенсивность работы двигателей была такая же, как на самолётах "большого плеча"; простои меж рейсами свелись к минимуму. Прежде всего - и в немалой степени - благодаря сокращению времени наземного обслуживания двигателей. Например, в августе 2011 года самолёт (а следовательно - и оба его двигателя) налетал 400 часов. В пересчёте на год это без малого 5000 часов. А для дальнемагистральных самолётов лучший показатель - как раз от 4 до 6 тысяч часов. На самолётах ближних магистралей таких цифр обычно достичь невозможно: взлётов и посадок у них больше, чем у лайнеров больших линий, а суммарного налёта - меньше. Тем самым подтверждена эффективность массовой эксплуатации и этих двигателей, и данного самолёта.

Если бы сегодня воронежский завод вышел на изготовление 20-24 самолётов в год, то он смог бы в короткий срок удовлетворить дефицит в летательных аппаратах такого класса. Спрос настолько реальный, что если бы к сегодняшнему дню было готово бортов 40 самолётов такого типа, они разошлись бы немедленно. На них не только заявки, но уже и контракты есть. К сожалению, другие авиазаводы задействовать на производство Ан-148 невозможно: там свои производственные программы. Так что, придётся ждать, пока "раскрутится" Воронежский завод. Поскольку в своё время он выпускал до 10 Ил-86 в год, полагаю для него возможно выпускать в год по 12-20 экземпляров Ан-148. Дело в основном в организации производства, кооперирования поставок.

**Как распределяются площади этого Салона?**

На "Двигателях" этого года основная экспозиция будет у ОДК: 800 квадратных метров. Вместе с "Ростехнологией" (поскольку ОДК входит в "Оборонпром", а "Оборонпром" часть "Ростехнологии") это составит 1000 квадратных метров выставочной площади. Общая эскизная компоновка стенда ОДК сейчас выполнена и в данный момент согласовывается. Мы хотели бы в экспозиции ОДК каким-то образом отметить все предприятия в ОДК входящие и показать их вклад в общую деятельность за прошедшие два года. Стенд будет очень интересный. Будет, например, экспозиция по организуемым Центрам Компетенции. Часть мы уже обсуждали здесь, остальное - увидите. Не хочу раскрывать всё.

Вторая по объёму экспозиция будет у Украины. Её объём составит около 700 квадратных метров. Основа её - АО "МОТОР СИЧ" и ЗМКБ "Прогресс", то есть - корпорация "Ивченко". Значительную площадь взяли Харьковский завод ФЭД, Луганский авиаремонтный завод, "Зоря-Машпроект", Запорожский технический университет и другие. Должен особо отметить, что пре-

дусмотрен специальный раздел Салона, где будут присутствовать вузы. Сегодня заявки уже подали Рыбинская академия, Самарский аэрокосмический университет и упомянутый запорожский вуз. Работаем мы, чтобы привлечь и остальные вузы, поскольку на наших Салонах особое внимание уделяется подготовке кадров. Традиционно будет большая (около 200 квадратных метров) экспозиция ФГУП "НПЦ газотурбостроения "Салют". Подал заявку ЦИАМ и сейчас оформляется заявка ВИАМа. Занимаемая им площадь тоже где-то около 200 квадратных метров.

Есть интересная информация у агрегатчиков, у металлургов - всё будет представлено на Салоне.

**А что с иностранными участниками?**

Из иностранных участников мы традиционно работаем с фирмой "Кулайт", с которой в последнее время налажено очень хорошее деловое сотрудничество (скажем, только на Ан-148 устанавливается около полусотни их датчиков различных типов). Она хорошо будет представлена на Салоне. Будет традиционно участвовать "Снекма" (экспозиция которой будет, возможно, вместе с ОДК в плане совместно выпускаемого двигателя SaM 146). Есть и ещё ряд предложений от небольших фирм, работающих на российском рынке, или желающих на нём работать. Наши предприятия всегда были готовы к работе с деловыми иностранными партнёрами, которые желали бы получать прибыль от совместной работы с нашими коллегами. Так, ещё три года назад фирма "Кулайт", скажем, не работала в России. А сейчас - двигатели фирмы "Салют" комплектуются их датчиками давления, воронежский завод их активно применяет. И всё это даёт весьма положительный эффект и нашим предприятиям и компании "Кулайт".

В общем, сегодня уже заявлено в сумме более 2700 квадратных метров экспозиционной площади. Что составит примерно 5000 квадратных метров общей площади. Это приближается к объёмам наших двигателестроительных выставок последнего времени (примерно 3000 квадратных метров).

Накануне салона, 29 марта будет общее собрание АССАД, где мы подведём итоги и наметим направление деятельности на 2012 год.

**На Салонах Двигатель всегда весьма содержательной частью был научный Конгресс. Как в этот раз?**

Конгресс, конечно же, на Салоне будет. В ЦИАМ, под руководством научного руководителя института В.А. Скибина было проведено совещание, на котором определены руководители 12 симпозиумов нашего Конгресса. Сегодня уже часть симпозиумов укомплектована участниками, происходит наполнение докладами.

У нас (и это тоже уже традиционно) должна быть молодёжная конференция, которую организует Рыбинская Академия. Мы традиционно проводим конкурсы к ней, а на Салоне, в процессе конференции - итоговые мероприятия по ним.

На сегодня - процентов 60-70 участников определено по количеству участников (по площадям - более 80 процентов).

Развитие интеграции, к которой мы призывали на прошедшем Салоне, принесло свои плоды: многие из традиционных наших участников теперь представляются совместно. Но, полагаю, это только улучшит восприятие экспозиции.

Хочется пожелать нам всем: успешной, полезной, высокоэффективной работы.

До встречи на Салоне!

