

# К ЮБИЛЕЮ В.М. ТОЛОКОННИКОВА

*27 апреля 2015 года исполняется 85 лет одному из последних начальников Главка МАП, лауреату Государственной премии СССР в области моторостроения В.М. Толоконникову. Не ошибусь, если скажу, что нет в России человека, связанного с авиационной (и уж тем более с авиамоторостроительной) промышленностью, который не знал бы лично, или по крайней мере хотя бы не слышал от старших товарищей об этой легендарной личности. Где бы ни работал после окончания КАИ (ныне СГАУ) Валентин Михайлович - на Рыбинском моторостроительном заводе, ММЗ "Салют", в Минавиапроме, различных предприятиях отрасли - вся его деятельность была в максимальной мере связана с авиационными моторами. С ясностью представления путей решения самых сложных задач, исходящих от Валентина Михайловича, спорить невозможно. Вот и в канун своего юбилея он передал нам в редакцию свои соображения по поводу нашего дальнейшего существования. И мы сердечно поздравляем Валентина Михайловича и публикуем его "апрельские тезисы".*

## О ВОЗРОЖДЕНИИ АВИАПРОМА И АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ (АДС)

Валентин Михайлович Толоконников



В.М. Толоконников (слева) и Г.В. Новожилов

Тема авиадвигателестроения определяет не только обороноспособность, но и уровень науки, техники и технологии в России. Потому, пути возрождения и развития Авиапрома - важнейшая компонента прогресса страны, её движения к благосостоянию всего народа. Без хорошего двигателя не бывает самолёта, отвечающего запросам современности. Именно поэтому в этой статье главные идеи возрождения и развития Авиапрома рассматриваются прежде всего под углом зрения возрождения и развития авиационного двигателестроения (АДС).

Исходные позиции возрождения российского авиапрома с 2014 г. очевидно состоят в следующем:

1. Государственная программа РФ развития авиапрома на 2013-2025 гг. (ГПРАП).

2. Состояние АДС по итогам 1-й пятилетки работы ОДК (2008-2013 гг.).

Уместно сравнить в начале анализа основные показатели Третьего Главного управления Министерства авиационной промышленности (3-ГУ МАП) СССР и "ОДК":

Показатель	3 ГУ МАП в 1990 г.	ОДК в 2013 г.	Изменение
Кол-во предприятий		10	33 %
Численность пром. персонала		80 000	25 %
Выпуск двигателей		800	8 %

### Извечный наш российский вопрос: "ЧТО ДЕЛАТЬ??"

1. Во главе ОКБ, НИИ должны быть крупные учёные, конструктора - воспитанники авиамоторных школ, а не подводники, бухгалтера, счетоводы и другие "стоп-менеджеры".

2. Существенно увеличить госзаказы на самолёты отечественной разработки Ту-334, Ту-204, Ту-214, Ил-112, Ил-114 и др. Активно списывать устаревшие модели: Ан-24, -26, -30, -32; Ту-134, Ту-154; Як-42 и др. То же - и для ВВС.

3. В мире ещё летают и хранятся до 5000 самолетов Ан-2. Непремено за пятилетие заменить поршневые моторы на ГТД, или строить новые самолёты такого класса.

4. Создать приоритетные условия для эксплуатации новейших отечественных самолетов за счет повышения налогов при покупке самолётов зарубежья и снижения цены билетов при эксплуатации наших, введя дотацию из бюджета.

5. Провести широкомасштабные работы по замене ГПА на агрегаты отечественной разработки и производства.

6. Не ставить главной целью влезть в международные рынки, это отнести на время после 2025 г. Сейчас важнее всего отвоевать свой рынок, своё "небо".

7. Сосредоточить все ремонтные и сервисные услуги на основных заводах АДС.

Безусловно увеличение выпуска АДС должна вестись на новой станкостроительной базе, то есть опять же требуется господдержка науки, опытного и серийного производств.

Надо подчеркнуть, что всё-таки определяющим фактором возрождения АДС являются опережающие темпы создания НТЗ и

опытных новейших АДС в ОКБ. Чего нет в ГПРАП, так как в ней лишь решение текущих ближнесрочных задач.

Требуется разработать стратегию на среднесрочные задачи (2025 - 2040 гг.) и на долгосрочные задачи (2040 - 2055 гг.).

Очень важно и безусловно необходимо в ГПРАП внести и задачи по техническому совершенству самолётов и двигателей.

Для гражданской авиации это должны быть, например, расход топлива на пассажирокилометр, а также уровень шума и объёмы вредных выбросов в атмосферу. Если взять за 100 % эти показатели к 2013 г., то достигнуть : к 2025 г. - 90 %, к 2040 г. - 80 %, к 2055 г. - 70 %.

В военной авиации по двигателям достичь к тем же срокам показатели по удельному весу (отношение веса двигателя к тяге): к 2025 г. - 0,08, к 2040 г. - 0,07, к 2055г. - 0,06. Такие ориентиры будут очень даже серьёзным импульсом к развитию инициативы и творчества в делах науки и созданию опытных образцов новейших образцов двигателей.

Пока же итоги пятилетия работы ОДК показали лишь хороший рост по взятым кредитам, но по выпуску двигателей - явный провал. За 2013 г. выпущено 800 двигателей, или 12,5 % к 1990 г., а намечено выпустить в 2025 г. - 3000 двигателей, то есть 33 % к 1990 г.

ОКБ Н.Д. Кузнецова (Самара), О.Н. Фаворского (Микулинский лужнецкий "Союз", Москва) полностью ликвидированы как ведущие ОКБ, а в Санкт-Петербурге (Ленинграде) и Рыбинске ОКБ утратили свою ведущую роль.

И у нас сейчас критическая обстановка по разработке авиадвигателей 5 и 6 поколений.

Очень яркий пример: судьба НК-93, который был разработан (и была выпущена пилотная партия, прошедшая наземные и отчасти лётные испытания) ещё в 80-х годах XX века. Процесс принудительно остановлен решением руководства. Сегодня вложенные в эту конструкции идеи успешно внедряют американцы (проекты "Advance", "VetraFan", "LEAP"). Наш же проект полностью заморожен. Это - несомненная заслуга Минпромторговли и самых высоких руководителей РФ.

### ВЫВОДЫ:

- Создать централизованную управляющую структуру ВПК ООП (Военно-промышленный комплекс оборонных отраслей промышленности);

- определить в уставе ОДК **ОТВЕТСТВЕННОСТЬ** за разработку, наращивание объёмов выпуска авиадвигателей, а не просто "содействие" этой работе;

- преодолеть технологическую отсталость;

- завоевать внутренний рынок по авиадвигателям;

- постоянно наращивать объёмы производства;

- систематически увеличивать число рабочих мест;

- развивать работы по НТЗ, укрепляя ОКБ и отраслевые НИИ. **□**