

РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР

АМБИЦИИ

Новый «пламенный мотор» ПОЧТИ ГОТОВ

Директор и генеральный конструктор ОАО «Авиадвигатель» Александр Иноземцев заявил о планах по завоеванию мирового рынка гражданской авиации

НАТАЛЬЯ КАЛЮЖНАЯ

На площадке ОАО «Авиадвигатель» 8 декабря состоялась видеомост «Москва—Пермь» с участием московских и пермских журналистов. В ходе встречи было заявлено, что осенью этого года была принята программа развития ОАО «Объединённая двигателестроительная корпорация» (собственник ОАО «Авиадвигатель» и ОАО «ПМЗ») до 2025 года. В ответ на вопрос «Нового компаньона», были ли приняты в рамках этого документа какие-либо решения, которые изменят жизнь предприятий пермского моторостроительного куста, Александр Иноземцев ответил: «Насколько я знаю, каких-либо серьёзных изменений не предвидится, всё в порядке, не волнуйтесь, нас не закроют», — заявил генеральный конструктор.

Ранее, накануне Пермского инженерного форума, в ответ на вопрос, будет ли передаваться часть газотурбинной тематики ОАО «Пермский моторостроительный завод» рыбным предприятиям, Александр Иноземцев заявил, что ничего подобного не произойдёт.

Напомним, тема перетягивания «центра тяжести» регионального авиастроения из Перми в Рыбинск (куда в своё время перешли часть пермских разработчиков, поднимая таким образом «на ноги» почти бездействующее предприятие) обсуждается с самого момента перехода ОАО «Авиадвигатель» и ОАО «ПМЗ» под крыло ОДК. В эту линию развития вписывалось и назначение в качестве управляющего директора ОАО «ПМЗ» уроженца Рыбинска, Сергея Попова, а также передача НПО «Сатурн» в 2012 году права управления производственными процессами на пермских моторостроительных пред-

приятиях с созданием в структуре объединённой двигателестроительной корпорации дивизиона «Двигатели для гражданской авиации». 17 января 2012 года ОАО «НПО «Сатурн» были переданы полномочия единоличного исполнительного органа в рамках создания этого дивизиона.

ОАО «Авиадвигатель» и ОАО «ПМЗ» вошли в дивизион в качестве управляемых обществ.

Впоследствии на уровне краевых властей неоднократно звучали опасения о передаче в Рыбинск части пермской моторостроительной тематики. Таким образом, во фразе генерального конструктора «Серьёзных изменений не предвидится, нас не закроют» содержался ответ на все опасения пермских моторостроителей.

Как заявил в ходе видеомоста Александр Иноземцев, коллектив конструкторского бюро неоднократно справлялся



ФОТО ИГОРЬ КАТАЕВ

с «вызовами времени» — в 1950-х годах, когда был создан первый газотурбинный двигатель Павла Соловьёва, и в «разрушительных» 1990-х годах.

Александр Иноземцев, директор и генеральный конструктор ОАО «Авиадвигатель»:

— Такой вызов стоит перед нами и сейчас. Фактически нам удалось доказать нашему правительству, что мы способны создать двигатель, который ни в чём не будет уступать западным аналогам, — двигатель ПД-14. Он выйдет одновременно с моделями двигателей наших конкурентов — Boeing и Airbus. У нас он будет установлен на самолёт МС-21. Сегодня впервые нам удалось создать мощнейшую кооперацию. Лидером проекта выступает конструкторское бюро «Авиадвигатель», но с нами работает и рыбинское конструкторское бюро и огромное количество российских предприятий.

Как признался Иноземцев, сейчас российскому авиастроению приходится догонять импортных конкурентов: «Догонять всегда просто, но за эту проблему мы взялись».

По словам конструктора, на минувшей неделе проект ПД-14 обсуждался на совещании у заместителя председателя правительства России Дмитрия Рогозина: «Вице-премьер очень активно интересовался состоянием работ, спросил, какую он может предложить помощь».

На совещании прозвучало, что в данный момент работа над перспективным двигателем ПД-14 находится «на стадии подготовки лётных испытаний двигателя на летающих лабораториях». Уже завершены испытания трёх двигателей опытной партии. Предполагается, что в конце декабря 2014 года будет собран уже шестой опытный двигатель ПД-14.

Событием для пермских моторостроителей Александр Иноземцев назвал тот факт, что уже в будущем году на ОАО «Пермский моторный завод» начнётся сборка двигателя ПД-14.

В 2017 году предполагается получить российскую и европейскую сертификацию перспективного двигателя.

По словам конструктора, никаких изменений по реализации проекта в связи с европейскими санкциями не произошло. «Пока нас не коснулась санкционная война. Я думаю, это связано с тем, что двигатель и самолёт — сугубо гражданские. Мы работаем, не сбавляем темпов, вводимся новое оборудование, недавно принимали новое оборудование из Европы», — рассказывает Иноземцев.

По признанию главы «Авиадвигателя», проект ПД-14, родившийся шесть-семь лет назад, изначально создавался в условиях независимости от политической обстановки. «Нам страны НАТО никогда бы не дали никаких современных материалов, никаких технологий. В мире властвуют две фирмы — Boeing и Airbus. В ту же нишу хотят попасть и китайцы. И нас в эту нишу добровольно никто не пустил бы».

При этом, как отметил генеральный конструктор, есть определённые проблемы в России со станкостроением — эта отрасль находится на этапе становления. Однако и сейчас уже предприятия пермского моторостроения используют разработки Всероссийского исследовательского института авиационных материалов (ВИАМ), Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) и пр.

«В ближайшие три года на нас будет колоссальный объём работ по ПД-14, при социализме такой объём работ делали за семь лет», — признался Иноземцев.

По словам генерального конструктора, общий объём финансирования проекта ПД-14 (всех предприятий, работающих над ним, российской кооперации заводов) — 85 млрд руб.

«Сегодня МС-21 и ПД-14 — две программы, которые не подверглись секвестру ни на один рубль. Надеемся, что проект будет финансироваться так и дальше». ■

