

Цех турбинных лопаток будет выпускать продукцию и для «Пермских моторов», и для того же самарского «Кузнецова». Поэтому мы активно участвуем в осуществлении этой идеи и видим пользу как для себя, так и для партнёров.

— Как чувствует себя двигатель ПД-14? На каком этапе развития находится этот проект?

— ПД-14 чувствует себя как маленький ребёнок, который недавно родился и только-только начал ходить. Задача конструкторского бюро и наша — сделать так, чтобы он твёрдо стоял на ногах, а затем побежал, как марафонец: потому что у гражданского двигателя жизнь долгая — 50–60 лет.

Мы занимаемся вопросами увеличения ресурсных показателей, увеличения надёжности двигателя. Это совместная работа «Авиадвигателя», «Пермских моторов» и других предприятий кооперации, которые с нами взаимодействуют.

Надо осознавать, что это начало пути. Создать двигатель было непросто, ещё сложнее будет ввести его в эксплуатацию, организовать техническую поддержку, послепродажное обслуживание.

Нам предстоит сертифицировать производство этого двигателя в Европейском агентстве безопасности полётов (EASA). Так, в марте прошёл ознакомительный аудит комиссии EASA под наблюдением представителей Росавиации. Это очередной шаг к получению сертификата одобрения на производство двигателя ПД-14 в соответствии с требованиями EASA Part 21. Такой сертификат позволит зарубежным авиакомпаниям приобретать и эксплуатировать российские самолёты MC-21 с пермскими двигателями, созданными в широкой кооперации предприятий ОДК.

По результатам аудита эксперты отметили компетентность специалистов «ОДК-Пермские моторы», открытость и прозрачность всех производственных процессов. Они подчеркнули, что серьёзных замечаний в ходе проверки у комиссии не возникло.

На сегодняшний день завод изготовил 16 двигателей ПД-14: два из них, предназначенные для лётных испытаний

авиалайнера MC-21-300, переданы корпорации «Иркут». Ещё два двигателя будут собраны и испытаны в течение года и также переданы авиастроительной компании.

— В проекте создания двигателя большой тяги ПД-35 завод ещё не задействован?

— Пока идёт работа конструкторов над компоновкой мотора: каким он должен быть, какие материалы, технологии производства и сборки будут применяться. Говорить о конкретных параметрах пока рано.

В связи с этим проектом нам предстоит большой блок работы по созданию стандовой базы в Новых Лядах. Это серьёзный объём работ: в проект планируется инвестировать порядка 25 млрд руб. Это будет масштабный производственный комплекс, каких в России ещё не было. Мы будем первыми, кто реализует такой проект.

— Две цитаты из вашего прежнего интервью: «завод должен работать безубыточно, зарабатывать прибыль и вкладывать её в техническое перевооружение» и «завод должен вкладывать деньги в своих работников, в повышение качества их жизни». В современных экономических условиях насколько это реально?

— Пожалуй, я бы поменял эти цитаты местами. Деньги, которые появляются у предприятия (безусловно, по согласованию с акционерами), вкладываются и в модернизацию, и в людей, и в создание условий труда. Человеческий фактор — это возможные ошибки человека, которые могут повлиять на надёжность техники, на надёжность её эксплуатации. Поэтому нашим сотрудникам ничего не должно мешать эффективно работать.

Объём инвестиций различается по годам и зависит от конкретных задач. Ввели в эксплуатацию центр теплозащитных покрытий — общая сумма инвестиций составила свыше 1 млрд руб. Ввод испытательного стенда обошёлся в 1,2 млрд руб. Станков закупили на 8 млрд руб. Это те инвестиции, которые направлялись на приобретение оборудования. Сколько вложили в создание условий труда для людей, посчитать сложно. Но в любом случае это сотни миллионов рублей ежегодно.

