

Съезд должен заняться поиском решений сегодняшних трудностей

С 14 по 15 апреля в Жуковском пройдет 3-й Съезд авиапроизводителей России



Фото автора

Важное для города авиационное событие — Съезд авиапроизводителей России — может стать знаковым и для самой отрасли. Есть основания полагать, что в рамках делового форума его участникам удастся сформулировать основные аспекты стратегии отечественного авиастроения. А пять круглых столов призваны дать ответы на многие актуальные вопросы авиапрома. Предваряя работу Съезда, корреспондент ЖВ побеседовал с одним из самых авторитетных ученых, работающих в авиации, главным научным сотрудником ЛИИ, д.т.н., профессором Арсением Мироновым.

— Арсений Дмитриевич, насколько полезным может быть для авиапрома проведение Съезда авиапроизводителей сейчас?

— На этот вопрос, по-моему, прямо ответить невозможно. Все будет зависеть от установок тех людей, которые будут проводить Съезд. Если он станет обменом воспоминаниями о прошлом благополучии авиапрома, то это одно. Если же Съезд займется поиском решений сегодняшних трудностей, стоящих перед отраслью, то это будет другое. Поэтому однозначно ответить на этот вопрос невозможно.

— Представление о будущем Съезде могут дать темы круглых столов, которые будут проводиться в Жуковском на нескольких площадках, в том числе в ЦАГИ, ЛИИ, НИИАО. Например, вот одна из тем: «Выполнение требований ИКАО по обеспечению безопасности полетов гражданских воздушных судов разработчиками и производителями авиационной техники».

— Тема интересная, содержательная и участникам будет полезно обменяться мнениями по ряду аспектов. Например, в нашем институте до последнего времени

было специальное подразделение, которое взаимодействовало с ИКАО, но, к сожалению, постепенно его деятельность иссякла из-за отсутствия денег. Есть ли подобное подразделение в ЦАГИ, я не знаю. А проблема выполнения требований ИКАО является серьезной и важной.

— Вы ведь тоже занимались взаимодействием с ИКАО?

— Да, занимался и по одной узкой теме раза два был в ИКАО. Так что обстановку в этой организации представляю хорошо. Нужно сказать, что это довольно бюрократическая структура, и сотрудничество с ней должно носить долговременный характер, а не быть разовым участием. Не знаю, как организовано сейчас в кругах гражданской авиации, а раньше там было специальное подразделение по связям с ИКАО, которое координировало работу других организаций. Нужно сказать, что инициатором вступления СССР в ИКАО был знаменитый Макс Аркадьевич Тайц, много лет бывший замом начальника ЛИИ по науке. Именно он начал ставить вопрос перед министром и министерством о необходимости вступления в ИКАО, доказывая важность взаимной координации технических требований к авиационным средствам. В течении 3-4 лет Тайцу удалось убедить руководство МАПа, что это нужно делать. Так что я поддерживаю тему работы этого круглого стола, тем более, что ИКАО занимается не только проблемой безопасности, но и влиянием полетов воздушных судов на экологию, например, влиянием шума.

— Что вы скажете о теме другого круглого стола, которая звучит так: «Нормативное и законодательное обеспечение разработки, производства и эксплуатации беспилотных авиационных систем, в том

числе национальной технологической инициативы AeroNet».

— Могу сказать, что это тоже очень актуальный вопрос, потому что такого комплексного законодательства как по гражданским самолетам, по беспилотникам у нас нет. Мы сейчас на методсовете ЛИИ начали обсуждать эти вопросы, так как их перед нами поднимают разработчики беспилотников. У них точка зрения такая немного детская по поводу безопасности, в том числе, безопасности для территорий, над которыми они будут испытываться. По-моему, в ЦАГИ уже задумались и какое-то подразделение создали. А в ЛИИ беспилотниками, правда другого назначения, начали заниматься давно. Это направление возглавляет первый замначальника института Владислав Цыплаков. Данная тема круглого стола, по-моему, весьма актуальна.

— Еще один круглый стол будет обсуждать тему «Лицензирование и сертификация разработчиков, производителей авиационной техники».

— Я этой темой не занимался, но было время, когда наших специалистов привлекали к лицензированию, в основном, по лицензированию летно-испытательной базы. Не производства, а летно-испытательной базы, аэродрома, его службы безопасности и так далее. В департаменте есть подразделение, которое выдает лицензии на такие действия, и мы ему помогаем косвенно, через свой методсовет. Мы сами никакую лицензию не выдаем, но для ее выдачи на методсовете ЛИИ принимается решение о готовности летательного аппарата к первому полету или о готовности испытательной базы для проведения испытаний. Эта тема тоже важна. В департаменте есть специальный отдел по лицензирова-



Досье ЖВ

Главный научный сотрудник, доктор технических наук, профессор Арсений Дмитриевич Миронов в 1941 г. был принят в ЛИИ на преддипломную практику, пройдя собеседование лично с начальником института Михаилом Громовым. Миронов принимал участие в летных испытаниях, был начальником лаборатории физической аэродинамики, занимался исследованием звукового удара, спутных вихревых систем. С 1969 по 1982 г. он был заместителем начальника ЛИИ, а с 1981 по 1985 г. А.Д. Миронов являлся начальником ЛИИ. Покинув этот пост, он занялся проблемами безопасности полетов пассажирских самолетов, в том числе оценкой влияния «человеческого фактора». Миронов является членом диссертационных советов ЛИИ и ЦАГИ, в течение ряда лет возглавлял кафедру МФТИ.

нию предприятий, которые разрабатывают авиационную технику, производят ее и испытывают. Тема больше бюрократически-чиновничья, но очень важная.

— Что Вы скажете о нынешнем состоянии авиапрома?

— Авиапром сейчас — это департамент Министерства промышленности и торговли, а министру, такое впечатление, не до авиации. Там пишут бумажки и никаких решений по существу принять не могут. Это никому не нужное слияние всех самолетных КБ в какую-то мифическую организацию не принесло никаких результатов. Раньше между КБ была конкуренция: Яковлев, Микоян, Сухой конкурировали между собой, а Ильюшин с Туполевым, и у всех был стимул сделать свой самолет лучше, а сейчас этого нет. Я думаю, что во многом слили из-за денег, но слили бездумно, и результата нет. Отсутствие конкуренции — это беда. Все КБ заняты только модернизациями сделанных ранее самолетов. Вести новые разработки у них нет возможностей, нет и людей, которые могли бы разрабатывать новые принципиальные решения. Они либо умерли, либо уволнились.

— Как, по Вашему мнению, можно активизировать развитие отечественной авиации?

— Это очень непростой вопрос. Я не знаю, что будут говорить на этом форуме, но сказать — давайте деньги и все будет — нельзя. Прежде всего — кадры, а их быстро не приобретешь, и за год не сделаешь. В первую очередь, нужно привлечь молодых людей, чтобы они увлеклись авиационной тематикой, а во-вторых, — их обучить. Потом — научные исследования. У нас в институте в лучшие времена было порядка 45 летающих лабораторий, а сейчас — только две. Вот две цифры, говорящие о том, куда мы опустились. Многие результаты, полученные на тех летающих лабораториях, стали знамениты. Например, я занимался темой «Звуковой удар» и представлял Советский Союз на конференции, и там американцы, англичане, французы склонили головы перед нашими результатами. А они были получены потому, что мы много летали и много думали.

Развитие авиации начнется, если к ней будет внимание со стороны руководства страны и, в широком смысле, деньги на это развитие. Сам по себе авиапром развиваться не сможет.

Анатолий Смирнов