

ВЕРТОЛЁТНАЯ ТЕМАТИКА. ЗАДАЧА – ПО ПЛЕЧУ

Очень много сил генеральный конструктор А. С. Новиков вложил в создание двигателя РД-600В. Главным конструктором этого изделия он назначил своего заместителя А. С. Земскова.

Это была совершенно новая для нас тематика. Мы делали только коцевые компрессоры. А здесь добавлялась центробежная ступень. И нужно было согласовать работу осевых и центробежной ступеней.

Тематику для вертолётов в России разрабатывали только две фирмы – в Омске (главный конструктор В. Г. Костокрыз) и в Санкт-Петербурге (КБ им. Климова). Тема для нас началась в конце 1980-х – начале 1990-х годов, т. е. в самое сложное время, когда мы почувствовали, что с тематикой дела обстоят у КБ непросто: финансирование по всем направлениям сокращалось.

Получилось так, что первоначально эту тему предлагали Санкт-Петербургу. Параметры, которые закладывались в РД-600В, на тот момент были слегка фантастическими, скажем так. Достичь их было довольно сложно. И когда в КБ им. Климова прикоснулись к этому, поняли, что надо серьёзно вкладываться, иметь риски, они отказались. А потом, видимо, ситуация у них была более стабильная. И тогда тема досталась нам. Посоветовались с А. С. Новиковым и решили: надо брать, потому что чувствовали, что мы можем выполнить задачу. К тому же надо было сохранить школу, людей, занять конкретным делом, получить финансирование.

А. С. Новиков с самого начала работы над вертолётной тематикой держал все нити в своих руках, контролировал весь процесс создания двигателя. Он собирал совещания, заслушивал специалистов. Всё было под его управлением.

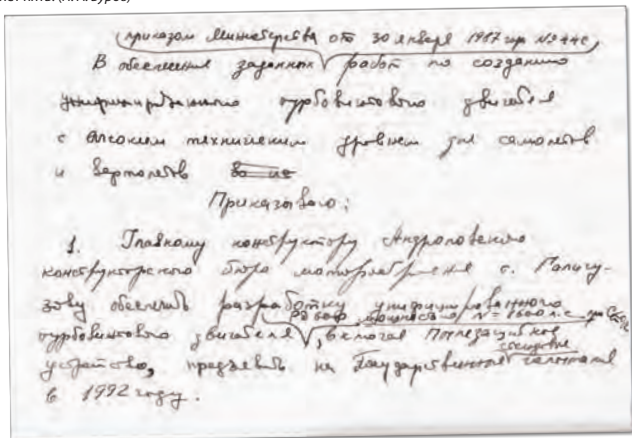
Расчёты по двигателю мы делали у себя в КБ, а изготовление «железа» – непосредственно на опытном заводе. Испытания проходили в 23-м цехе РКБМ. И оперативки А. С. Новиков нередко проводил прямо в этом испытательном цехе. Ставил задачи, знакомил с программой испытаний. От начала до завершения основного этапа работы над двигателем РД-600В прошло примерно лет пять. (Н. А. Буров)



Двигатель РД-600В на сборке в РКБМ



Начальник ОКБ В. И. Голованов проводит совещание с начальниками отделов А. И. Лысенко, В. М. Ринаровым, В. Я. Шинкаревым и Ф. Х. Емасовым





Стенд № 11. Слева направо:
С. П. Кузнецов, Н. А. Буров, А. Д. Черепанов

ОБ УМЕНИИ ПРИСЛУШИВАТЬСЯ К ЧУЖОМУ МНЕНИЮ

А. С. Новиков – высококвалифицированный расчётчик компрессоров. И при этом он никогда не стеснялся узнать мнение специалистов, своих коллег, всегда прислушивался к ним. Выражение «я сказал – и надо только так делать» к Александру Сергеевичу не относилось. Он всегда выслушивал мнения других, анализировал ситуацию и только после этого принимал решение. А решение, естественно, было за ним, за руководителем КБ, отвечающим за тактику и стратегию развития. (Н. А. Буров)





*Запуск двигателя на стенде № 9. Руководит работами Н. А. Буров.
Первый справа – М. А. Корюков, третий – А. Д. Черепанов*



Фирма «Камов». Слева направо: первый заместитель генерального конструктора ОАО «Камов» В. А. Касьяников, генеральный конструктор РКБМ А. С. Новиков, генеральный конструктор ОАО «Камов» С. В. Михеев, первый заместитель генерального конструктора РКБМ А. С. Земсков, В. Т. Кучеров, главный конструктор Ка-62 В. Г. Крыгин, начальник отдела СУ В. В. Демьянов

ПРИВЛЕЧЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ МАИ. РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ВИБРАЦИИ

В процессе доводки опытных образцов двигателя ГТД РД-600В возникли проблемы с повышенными вибрациями. Как инженер-механик по образованию, опытный конструктор и технолог, А. С. Новиков привлёк к решению этой проблемы специалистов лаборатории «Исследование вибраций и балансировка роторов двигателей летательных аппаратов» кафедры 205 МАИ. Экспериментальные работы велись как на стенде в МАИ, так и в цехах предприятия.

В результате проделанной опытно-конструкторской работы была разработана и внедрена в производство технология снижения вибраций роторных узлов ТВД-1500Б и РД-600В, обеспечившая требуемые уровни вибраций этих двигателей. В результате данной работы на предприятии, по указанию Александра Сергеевича, был создан совместно с кафедрой 205 МАИ высокооборотный вакуумный стенд для исследования динамики и неуравновешенности быстроходных роторов, который используется и в настоящее время. (В. М. Рыженков)





Генеральный конструктор ОАО «Камов» С. В. Михеев и генеральный конструктор РКБМ А. С. Новиков



ПЕРВЫЙ ПОЛЁТ КА-62. ТЯЖЁЛАЯ НОЧЬ НАКАНУНЕ ИСПЫТАНИЙ

В 1998 году мы поднимали Ка-62 в первый полёт. Это был день рождения С. В. Михеева, генерального конструктора ОАО «Камов», – 24 декабря. Собрался, помню, большой авиационный «бомонд».

За неделю до этого события А. С. Новиков отправил нас с А. С. Земсковым в Люберцы на ЛИК, где должен был состояться первый полёт нового вертолёта, с целью решения организационных и технических вопросов в части установленных на нём двух наших двигателей РД-600В.

В первый полёт вертолёт должен был подняться на 6 метров над землёй, выполнить развороты вправо-влево с выдержкой по времени и приземлиться. Общее время полёта по программе испытаний составляло 8–10 минут. Поднимать вертолёт поручили Герою Советского Союза лётчику-испытателю Владимиру Лаврову.

Мы с бригадой эксплуатации добросовестно готовили наши двигатели к первому полёту, многократно проверяя и отработывая все режимы работы.

Остаётся один день до официального полёта, идут последние приготовления и проверки, и вдруг лётчики сообщают, что в одном из двигателей пропало давление масла! На улице, наверное, градусов 20 мороза – компьютер отказывается работать. По радию держим связь с лётчиками и пробуем различные варианты выхода из ситуации. Отработав в таком режиме минут пять, командуем: «Всё! Останавливайте двигатели. Будем искать причину».

Стали разбираться. Оказалось – рессору срезало на маслоагрегате. А. С. Земсков, главный конструктор по этому направлению, спрашивает: «Что делать-то будем? Давайте думать. Мероприятие уже не отменить». Совещаемся. Полетим на одном двигателе, разгрузив вертолёт (сольём топливо, снимем КЗА)? Вроде бы такой вариант не подходит. Тогда необходимо ликвидировать неисправность, т. е. быстро привезти из Рыбинска маслоагрегат и заменить его на месте. Легко сказать! Как в вертолёте добраться до хомута крепления маслоагрегата к редуктору? Первую задачу решил С. Юркин. К 12 часам ночи в тяжёлых погодных условиях он доставил из Рыбинска маслоагрегат. Вторая – более сложная. Пришлось разобрать часть вертолёта, вырубить люк в мотоотсек изнутри салона, чтобы оттуда отвернуть болт хомута крепления маслоагрегата. К концу ночной смены на морозе (а в ангаре было не выше минус 14°C) неисправность была устранена, и двигатель готов к испытаниям.

Теперь, спустя много лет, я думаю, что про наши проблемы с двигателем С. В. Михеев в тот свой день рождения не знал, т. к. А. С. Новиков всю ответственность за подготовку двигателя РД-600В взял на себя. Сознательно отказавшись, из-за цейтнота, от необходимых для ремонта согласований, прикрывая наше техническое самоуправство, он лично руководил нами – регулярными вечерними и ночными звонками, начинавшимися с вопроса: «Как у вас дела?» Что мы могли ответить? «Работаем, Александр Сергеевич. Дело движется потихоньку...»

Итак, двигатель к 8 часам утра у нас был готов к проверочным испытаниям. Поднимаем Лаврова: «Володя, давай попробуем». Завели, прошли по режимам – всё нормально. Стало немного спокойнее. К 9 часам утра приехал А. С. Новиков, поблагодарил и угостил нас кофеюком с бутербродами. Официальный полёт был назначен на 12 часов того же дня. Народа понаехало! Весь генералитет, корреспонденты, телевизионщики, священник (окропил вертолёт, пилотов и благословил всех нас на благое дело)... На дворе был 1998 год. Давно в стране не было таких мероприятий!

В результате первый официальный полёт вертолёта Ка-62 состоялся и прошёл на хорошем уровне в соответствии с программой испытаний. Мы были счастливы – у нас всё получилось! (М. А. Корюков)





Перед первым взлётом вертолётa Ка-62
с двигателем РД-600В, созданным в РКБМ.
А. С. Новиков, А. С. Земсков, В. Т. Кучеров

ПОДПИСЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО КАК ЗНАК КАЧЕСТВА

Огромный вклад внёс генеральный конструктор А. С. Новиков в создание двигателя РД-600В для вертолёта Ка-62. По ходу работы у меня складывалось ощущение, что Александр Сергеевич продолжал работы вопреки всему. Вопреки проблемам с финансированием, с согласованием технических вопросов. Это, конечно, было крайне ответственное дело, требующее огромного напряжения. Первые полёты Ка-62 совершил в 1998 году.

Александр Сергеевич лично присутствовал на первых взлётах, ставил свою подпись на документах, гарантируя тем самым, что двигатели не подведут. А за этой подписью – огромное нервное напряжение, неустанная работа, большая ответственность и риск, потому что моменты с этими двигателями были порой и критичные, и непредсказуемые. Далеко не каждый главный или генеральный конструктор пойдёт на подобный риск. Но А. С. Новиков внутренне был уверен, что всё будет хорошо. И команда ему помогла, все работала с полной отдачей. (А. Д. Черепанов)

Первый взлёт вертолёта Ка-62



*Генеральный конструктор
А. С. Новиков даёт
интервью перед очередным
испытательным полётом
вертолёта Ка-62*



*Технический директор – генеральный конструктор
ОАО «Рыбинские моторы» А. С. Новиков*



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ

В 1988 году Александр Сергеевич Новиков был избран трудовым коллективом главным конструктором Рыбинского конструкторского бюро моторостроения.

29 декабря 1992 года в соответствии с указом Президента РФ № 721 от 1 июля 1992 года было создано акционерное общество открытого типа «Рыбинское конструкторское бюро моторостроения». 5 февраля 1994 года АООТ «РКБМ» провело первое собрание акционеров. В докладе генерального конструктора А. С. Новикова содержался анализ политико-экономического положения страны, его влияния на деятельность акционерного общества, целевые программы и возможности обеспечения работы на ближайшие годы.

К этому времени руководству АООТ «РКБМ» удалось войти в утверждённую правительственную программу развития гражданской авиации до 2005 года. Имеющийся перечень программ и долгосрочные связи с непосредственными потребителями позволили разработать стратегический бизнес-план, обеспечивающий загрузку предприятия на ближайшие 5–6 лет.

Существовавшая практика заключения договорных работ по любой теме только на один год и необходимость каждый последующий год обновлять цены с учётом инфляции и нового ценообразования по комплектующим, материалам и энергоресурсам отрицательно сказывались на ритмичности работы предприятия. Несмотря на все трудности, руководству удавалось сохранять предприятие. Генеральному конструктору А. С. Новикову было понятно, что в условиях рыночной экономики без объединения с соседним моторостроительным заводом в единую корпорацию, осуществляющую все этапы технологической цепи от разработки и производства до сервисного обслуживания двигателей, эффективно работать и развиваться не получится.

После избрания В. И. Шелгунова на должность генерального директора моторостроительного завода началась подготовительная работа по объединению двух предприятий.

18 мая 1996 года В. И. Шелгунов был избран председателем Совета директоров ОАО «РКБМ». 29 июня 1996 года А. С. Новиков был избран председателем Совета директоров ОАО «РМ».

5 сентября 1996 года были проведены заседания Советов директоров ОАО «РКБМ» и ОАО «РМ», где был рассмотрен вопрос о реорганизации ОАО «РМ» в форме присоединения к нему ОАО «РКБМ», утверждён договор о присоединении и назначены даты внеочередных общих собраний акционерных обществ. 26 ноября 1996 года совместное заседание Советов директоров ОАО «РМ» и ОАО «РКБМ» приняло решение о созыве совместного общего собрания акционеров двух предприятий 21 декабря того же года, на котором были утверждены договор о присоединении и передаточный акт. 6 января 1997 года состоялась регистрация изменений в уставе ОАО «РМ», а 2 апреля – регистрация отчёта об итогах выпуска акций. Объединение предприятий было завершено.

Для Александра Сергеевича всегда главным было дело, которому он служил, поэтому он сделал всё для создания в Рыбинске предприятия полного цикла, фактически пожертвовав своим положением первого лица. Приказом генерального директора ОАО «РМ» от 13 января 1997 года он был назначен техническим директором – генеральным конструктором ОАО «РМ». (Н. М. Новикова, с 1996 по 2001 год директор Рыбинского филиала Регистрационной компании «НИКойл»)

ЧТОБЫ ВЫЖИТЬ – НУЖНО ОБЪЕДИНИТЬСЯ

Несмотря на все трудности 1990-х, нам удалось добиться развития КБ. Мы росли, строились. Например, мы построили «перемычку», в которой разместились столовая, экономисты, актовый зал. Позднее мы построили механический цех и корпус спецтехники, склады, начали развивать испытательную базу в Полуево и на промплощадке, которая находилась на территории завода.

Всё это делалось, но я понимал, что без объединения с соседним моторостроительным заводом, без создания единой мощной платформы, работающей по всему жизненному циклу двигателя, эффективно жить и развиваться не получится.

С генеральным директором завода Аникиным взаимопонимания не было. В какой-то момент даже был закрыт доступ сотрудникам КБ через заводские проходные, это было очень неудобно тем, кто жил на улице Свободы, к примеру, потому что основные проходные КБ в то время были со стороны улицы Солнечной. Но я тогда нашёл способ воздействовать на генерального директора завода, потому что всё топливохранилище находилось на территории КБ. Так у нас началось противостояние. Совету директоров, в конце концов, удалось сменить руководство, и на место генерального директора завода пришёл Валерий Иванович Шелгунов. После его прихода на заводе пошла большая подготовительная работа по объединению двух предприятий, которая впоследствии была успешно завершена.

...Рыбинск мне всегда был дорог. Здесь прошло и детство, и молодость, и взрослые годы. Но сегодня у меня двоякое впечатление от пережитого. Вспоминаю все те перипетии – слияние КБ с заводом, поиски направлений развития, способов выживания – думаю, что ошибки я не совершил. В итоге завод и КБ друг без друга не выжили бы. Это сейчас выглядит очевидным. Но когда это происходило, противников было много. И борьба была большая.

Для меня было очень важно, что меня поддерживали мои старшие коллеги – Владимир Иванович Галигузов, Генрих Васильевич Сабаев, работавший первым заместителем, Александр Сергеевич Земсков (после Г. В. Сабаева он стал занимать эту должность) и другие. Со стороны завода тоже было много сторонников – Эдуард Заикин, Валерий Шелгунов и многие производственники. (А. С. Новиков)

ПРОТОКОЛ № 1 заседания Совета директоров от 18 мая 1996 года

Председательствующий: Новиков А.С. - генеральный директор Общества.

Присутствуют:
Члены Совета директоров: Бабин И.И., Гашгузов В.И., Карпов Б.Л., Ласточкин Ю.В., Палажа В.Г., Сабас Г.В., Храмкин А.Ф., Шелгунов В.И.

ПОВЕСТКА ДНЯ

- Выборы Председателя Совета директоров.
- Выборы Секретаря Совета директоров.

1. СЛУШАЛИ:

« Председатели Совета директоров. ДОКЛАДЧИК: Новиков А.С. - генеральный директор Общества. Докладчиком доведена информация о требованиях действующего законодательства, Устава и внутренних документов Общества по вопросу избрания Председателя Совета директоров.

На эту должность предложена кандидатура Шелгунова Валерия Ивановича - генерального директора АО "Рыбинские моторы".

1.1. РЕШИЛИ:

Избрать Председателем Совета директоров Шелгунова Валерия Ивановича.

ГОЛОСОВАЛИ - единогласно.

2. СЛУШАЛИ:

« Секретарь Совета директоров. Генеральным директором Новиковым А.С. предложено избрать на должность Секретаря Совета директоров Палажу Виталия Георгиевича - члена Совета директоров.

2.2. РЕШИЛИ:

Избрать Секретарем Совета директоров Палажу Виталия Георгиевича.

ГОЛОСОВАЛИ - единогласно.

Председатель
Совета директоров

В.И. Шелгунов

Секретарь
Совета директоров

В.Г. Палажа

ПРОТОКОЛ № 1

заседания Совета директоров ОАО "Рыбинские моторы"

от 29.06.96г.

Присутствовали: Воскобойников В.И., Талочко И.Ф., Давыдов Ю.И., Златочкин Е.И., Лопин Е.И., Новиков А.С., Талочко Г.И., Златочкин В.И.

Повестка дня:

- Избрание председателя Совета директоров.
- Избрание секретаря Совета директоров.

1.

Судили: Представитель государства по пункту акции АО "РМ" извещения о федеральной собственности В.И. Воскобойникова "О избрании председателя Совета директоров".

Решали: Приказом Совета директоров ОАО "Рыбинские моторы" избрать Новикова А.С. - генерального конструктора, генерального директора ОАО "РМБ".

Голосовали:

"за" - 7 человек
"против" - ни
"воздержался" - 1 чел. (Новиков А.С.)

Судили: Представитель государства по пункту акции ОАО "РМ" извещения о федеральной собственности В.И. Воскобойникова "О избрании секретаря Совета директоров".

Решали: Секретарем Совета директоров ОАО "Рыбинские моторы" избрать Храмкина И.И. - начальника социально-биологического управления ОАО "РМ".

Голосовали - единогласно.

Председатель заседания
Совета директоров ОАО "РМ"

В.И. Воскобойников

Секретарь
Совета директоров
ОАО "РМ"

И.И. Храмкин

ПРЕИМУЩЕСТВА ОБЪЕДИНЕНИЯ

В 1997 году произошло объединение «Рыбинских моторов» и РКБМ. Надо отдать должное А. С. Новикову. Он, будучи генеральным директором – генеральным конструктором КБ, понимал необходимость этого слияния. И пошёл на этот шаг, не считаясь с тем, что часть своих властных полномочий он теряет. Думаю, это не так беспокоило его, как возможность, благодаря слиянию с заводом, выжить и главное – развиваться. У нас не было своей технологической базы. А при слиянии появилась целесообразная и необходимая для продвижения вперёд цепочка: НИР, НИОКР, ОКР и серийные двигатели. На протяжении последующих лет это способствовало значительному развитию совместного предприятия.

Время подтвердило то, что шаг, на который решился А. С. Новиков, был абсолютно оправданным. (В. М. Ширманов)

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА СУДЬБУ ОБЪЕДИНЕНИЯ

А. С. Новикову досталось тяжёлое время. Его предшественникам и последователям, на мой взгляд, было проще в организационном смысле. Он всегда считал себя ответственным за людей, за своё КБ, за объединение, которым он стал руководить в должности технического директора – генерального конструктора.

У Александра Сергеевича всегда была психология лидера, он брал на себя всю ответственность, всю тяжесть работы как на самом предприятии, так и в работе со смежниками, с министерствами, с Правительством России. Для него это состояние было естественным, иначе он просто не мог жить.
(В. М. Ринаров)



Руководство ОАО «Рыбинские моторы»: В. И. Шелгунов (справа), А. С. Новиков и Ю. В. Ласточкин (слева). 1997 г.



Справа налево: А. С. Новиков, В. И. Шелгунов, Г. Н. Телегин, Л. Н. Хохлаков, Э. И. Заикин, Б. Н. Леонов. 1996 г.

ПРОТОКОЛ № 3
заседания Совета директоров ОАО "Тыльские Мотыры"
от 25 октября 1996 года

Место проведения: Мокшай на совещании конструкторов, И часов.
Присутствующие: члены Совета директоров:
Штегунев В.И., Васильевский В.И., Липкин В.И., Тютин Т.И.,
Литвинов А.С., Сидоров Ю.К., Застаева Ю.В., Застаева (О.И.).
Присутствующие:
Губинатор области Лисицын А.И., директор департамента по
улучшению обслуживания Фигуров В.И., юрист Ювак Г.И.,
Секретарь Совета
директоров -
Харина Л.И.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Исполнение работы ОАО "Тыльские Мотыры" за I полугодие 1996 года.
Докладчик: Штегунев В.И.
 2. Критерии заработной платы.
Докладчик: Застаева Ю.В.
 3. О реорганизации ОАО "Тыльские Мотыры" в форме преобразования в иную
ОАО "Тыльские Мотыры" конструкторский бюро конструкторов.
Докладчик: Штегунев В.И.
 4. Утверждение проекта коллективного договора на 1996 год.
Докладчик: Тютин Т.И.
 5. Обсуждение письма коллегий:
- Утверждение соглашения 1 кв. и второй половины во время исполнения долга.
Докладчик: Харина Л.И.
- Об оформлении документов 2 фирм "Демарал Электрон" и "Клар-Брикер"
Докладчик: Антон В.В.
1. Выводы Итого работы ОАО "Тыльские Мотыры" за I полугодие 1996 года.
СЛУШАЛИ доклад Штегунев В.И.
Докладчик отметил, что анализ работы выполнения плана за 6 месяцев (80%)
обналичил отсутствие оборотной связи, неадекватные профессиональные
компетентные приказы на персонал конструкторов. Отсюда возникла работа Д.С.
Попытка была объявить конструкторскую службу Д.С. с увольнением.

Тематика совещания:

32. Обсуждение и утверждение Договора "О преобразовании ОАО "ПКМ" в ОАО
"Тыльские Мотыры".
СЛУШАЛИ доклад юриста Ювак Г.И. о составе Договора "О преобразовании
ОАО "ПКМ" в ОАО "Тыльские Мотыры".
- РЕШИЛИ:** Утвердить Договор "О преобразовании ОАО "ПКМ" в ОАО
"Тыльские Мотыры".

Тематика совещания:

33. Утверждение плана продаж, выполнения, у конструкторов.
СЛУШАЛИ Юристы Ювак Г.И.
- РЕШИЛИ:** В соответствии со ст.77 Федерального закона РФ "Об акционерных
обществах" утвердить ежегодно стоимость своей облигационной части ОАО "Тыльские
Мотыры" в размере 6000 (шесть тысяч) рублей.

Тематика совещания:

34. Присвоение имени конструкторов Собрания конструкторов.
СЛУШАЛИ Председателя Д.И. Харина о присвоении конструкторов имени
Собрания конструкторов 28 октября 1996 года в КК "Амватор".

РЕШИЛИ:

1. Присвоить конструкторов имени Собрания конструкторов 28 октября 1996 года, в
1 кв. в КК "Амватор".
2. Формы присвоения Собрания конструкторов.
3. Повестка дня Собрания.
1) О реорганизации ОАО "ПКМ" в форме преобразования в иную ОАО "Тыльские
Мотыры".
2) Утверждение Договора "О преобразовании ОАО "ПКМ" в ОАО "Тыльские
Мотыры".
4. Утвердить проект коллективного (предварительного) коллективного с преобразованием Собрания.
5. Утвердить Формы и текст коллективного для голосования (включая
присвоения).
6. Дата исполнения плана конструкторов, включая время на участие во
внеконструкторском общении Собрания - 8 октября 1996 года.
7. Регистрация участников Собрания - 28 октября 1996 года с 09 до 16-15 часов.
8. Присвоение имени конструкторов конструкторов с 28 октября 1996 года до
21 октября 1996 года в ООО "Демарал Электрон".
9. Утвердить документ для голосования конструкторов.
10. Договор "О преобразовании ОАО "ПКМ" в ОАО "Тыльские Мотыры".
11. Обсуждение реорганизации на предприятии.
12. Присвоение ит.

Тематика совещания:

4. Выводы: Утверждение проекта коллективного договора.
Присутствуют: члены конструкторов или представители профкома
Конструкторов Г.С., нач. арх. отдела Антон В.В., арх. управления конструкторов Сергей В.В.
- СЛУШАЛИ:** Доклад Тютин Т.И., в котором он сообщил, что каждый пункт
договора проработан, закончен, выходящие на предприятие конструкторы, утверди
Вопросы задали спорный вопрос и вынесли рабочий документ. Профком требует внести

РЕШИЛИ:

"Согласно утверждению плана на конец года. Маркетинговой службе принять все
меры в целях покрытия отпусков на расширение производства."
- Утвердить договор Д.С. на основании решения Совета директоров.

Тематика совещания:

2. Выводы: Критерии заработной платы.
СЛУШАЛИ доклад Застаева Ю.В.
Докладчик отметил, что критерии оценки работы конструкторов должны быть
высокими, в которых планируется роль разных складских помещений, также проект и
максимально проблема на уровне предприятия, также.
- Сопоставляя факты формулирует на основании статистических фактов. Выявление
используемой структуры работы конструкторов. Утверждается, что коллективные проф. Комитет
должны быть выделены.

РЕШИЛИ:

1. Генеральный директор предприятия в 1997 году не будет получать
2. Критерии заработной платы (10 месяцев) должны соответствовать текущим
требованиям Генерального директора и на территории России.
3. Утверждение коллективного договора И.В. Губинатор по организации коллективного
договора на IV квартал в 1997 год на заседании Совета директоров в октябре
1996г.

Тематика совещания:

3. Выводы: О реорганизации ОАО "Тыльские Мотыры" в форме преобразования в
иную ОАО "Тыльские Мотыры" конструкторский бюро конструкторов".

СЛУШАЛИ: доклад Штегунев В.И.

Докладчик отметил, что коллективные факторы преобразования ОАО "ПКМ"
в ОАО "Тыльские Мотыры" для практической работы выделены как в настоящее время, так
в перспективе. Обобщая при этом, что также необходимо рассмотреть коллективные
факторы преобразования.
Выступил губернатор области А.И. Лисицын, сказав, что изменение договора и условия
интересны по условиям, касающимся изменения параметров работы для обеих
организаций. Он одобрил и одобрил изменение: "ТМ" в "ТКМ", или будет изменено
условиями Советов директоров в коллективе.

Выступил С.И. Литвинов. Он подчеркнул изменение между ИВ и в отношении будет только
договор. В частности, что изменение условия коллективных обязательств в перспективе
будет.

Выступил директор департамента Фигуров В.И., сказав, что он не имеет никаких
вопросов по поводу изменения КС. Будет такое финансирование. Будет такая стоимость. Но,
что после объявления КС будет такое финансирование.

Выступил Г.И. Тютин, сказав, что вопрос только выделены в условиях
коллективного договора только при условии конструкторского сотрудничества. Будет так
около двух лет, но не менее сотрудничества Протокол КС. За коллективные, или только
реорганизации ИВВ и КС проводится оценка. Коллектив страны. Вывод из сопоставления
показателей по оценке в отношении "ТМ" в "ТКМ".

Выступил В.И. Васильевский, инженер.
Выступил директор департамента Фигуров В.И., директор департамента конструкторов
В.И. Фигуров подчеркнул в Правительстве области реорганизацию ОАО "Тыльские
Мотыры" в форме преобразования в иную ОАО "Тыльские конструкторский бюро
конструкторов".

РЕШИЛИ: принять реорганизацию ОАО "Тыльские Мотыры" в форме
преобразования в иную ОАО "Тыльские конструкторский бюро конструкторов".

"Зарплата конструкторов коллективом два раза в месяц". В настоящее время мы не сможем такое
обязательства взять на себя. Вопрос возврата выплаты зарплаты отменен в КСД РФ.
Получить в коллективные договоры не выделены эти суммы. Необходимо изменить
требования КСД РФ.

РЕШИЛИ: коллективный договор утвердить.

Тематика совещания:

3. Выводы: Обсуждение текущего договора.
5.1. Утверждение плана продаж конструкторов по итогам совещания конструкторов.

СЛУШАЛИ: доклад Харина Л.И.

Он предложил пять различных вариантов стоимости 1 кв. и второй половины
коллективного договора.

РЕШИЛИ: утвердить стоимость 1 кв. и второй половины договора в сумме
1 миллион 500 тысяч рублей.

Тематика совещания:

5.2. О решении В.И. Штегунев и С.И. Каскина полевые работы на основании
протокола присвоения имени и условия коллективного предприятия в коллективной
"Демарал-Электрон".

О выделении конструкторов конструкторов фирмы "Клар-Брикер" по представлению ОАО
"ТМ" в конструкторский бюро конструкторов.

СЛУШАЛИ: информацию Антон В.В. о возможности выполнения коллективного
ОАО "Тыльские Мотыры" на территории Собрания по созданию коллективного
предприятия, возможность получения в перспективе документов коллективного предприятия
на территории ОАО "Тыльские Мотыры".

Выдана информация конструкторов фирмы "Клар-Брикер" для представления ОАО
"Тыльские Мотыры" в проект реорганизации, связанного с созданием СП.

Тематика совещания:

Секретарь Совета директоров  Л.И. Харина

ПРОТОКОЛ №3
заседания Совета директоров ОАО "РКБМ"
от 5 сентября 1996 года

Президентствующий Шугуров В.И. - Председатель Совета директоров

Присутствуют:
члены Совета директоров: Шугуров В.И., Карпов Б.Д., Пастухов В.В., Павлов А.С.,
Павлов В.Г., Соболев Г.В., Христин А.Ф.,
представитель генерального
и правого управления
Общества - Высокочинский В.И.

Курьер - Юван Г.И.

ПОВЕСТКА ДНЯ

1. О реорганизации ОАО "РКБМ" в форме присоединения к ОАО "Рыбинские Мототры" (в дальнейшем ОАО "РМ").
2. Утверждение Договора "О присоединении ОАО "РКБМ" к ОАО "Рыбинские Мототры".
3. Утверждение проекта Протокола общего Собрания Общества.
4. Об итогах внеочередного общего Собрания Общества.
5. Утверждение текста акции, выкупаемой по рыночным котировкам.
6. Утверждение контракта с Генеральным директором Общества.

1.Слушать: **Об реорганизации ОАО "РКБМ" в форме присоединения к ОАО "Рыбинские Мототры" (в дальнейшем ОАО "РМ").**

Докладчик: А.С. Новиков, Генеральный директор Общества.

В ходе обсуждения на члены Совета директоров, присутствующие генеральный и правый управления организации представили доклад ОАО "РКБМ" в форме присоединения к ОАО "РМ" и ОАО "РМ" выс. директором, выс. заместителем и заместителем с "Планированием мероприятий по реорганизации ОАО "РКБМ" и ОАО "РМ".

3.3. Решение:

1. Принять решение о реорганизации ОАО "РКБ" в ОАО "РКБМ" в форме присоединения к ОАО "РКБМ" к ОАО "Рыбинские Мототры".
2. В соответствии с Уставом Общества утвердить 11, 11.1 и 11.2.5; внести на утверждение общего Собрания кандидатов в реорганизацию ОАО "РКБМ" в форме присоединения к ОАО "РМ".
3. Создать рабочую группу по разработке Положения о реорганизации ОАО "РКБ" и ОАО "РКБМ" в целях выработки, выходящих на тему заседания Совета директоров общего Общества. Доработанный вариант Положения представить Президенту Совета директоров Шугурову В.И. (по 08.09.96). Рассмотреть проект текста обобщенных статей реорганизации общего Общества для ознакомления участников и их органов массовой информации.

Обязательные: Христин А.Ф., Высокочинский В.И.

Генеральное управление:

4.Слушать: **Об утверждении проекта Договора "О присоединении ОАО "РКБМ" к ОАО "Рыбинские Мототры".**

Докладчик: Юван Г.И.

3.2. Решение:

Утвердить проект Договора "О присоединении ОАО "РКБМ" к ОАО "Рыбинские Мототры" в форме присоединения, выкупаемой по рыночным котировкам (по 3.04.96).

Генеральное управление:

3.Слушать: **Об утверждении проекта Протокола общего Собрания Общества.**

Докладчик: А.Ф. Христин, зам. генерального директора по финансам.

3.3. Решение:

1. Утвердить проект Протокола общего Собрания Общества, выходящий на тему заседания Совета директоров (протокол № 2 от 04.09.96).
2. Подписать сертификат ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ" (подписанием в дальнейшем филиалом Общества № 1) (08.09.96) с 20 октября 1996 года.

Генеральное управление:

4.Слушать: **Об итогах внеочередного общего Собрания Общества.**

Докладчик: В.Г. Павлов, Секретарь Совета Общества.

3.4. Решение:

1. Советом акционеров общего Собрания 24 октября 1996 года в 14 часов.
2. Утвердить решение для Собрания.
3. О реорганизации ОАО "РКБМ" в форме присоединения к ОАО "Рыбинские Мототры".
4. Утверждение Договора "О присоединении ОАО "РКБМ" к ОАО "Рыбинские Мототры".
5. Утверждение проекта Протокола общего Собрания.
6. Утвердить текст присоединения и текст регистрации устава Собрания "Рыбинские Мототры" в 179 ОАО "РКБМ", выходящий на 17.09.96.
7. Утвердить проект регистрационной Справки с 11.09 до 13.01 ноября 1996 года.
8. Составить текст, шаблон, выходящий на рассмотрение в Собрании, на 6 октября 1996 года.
9. Утвердить текст Сообщения и проект утверждения устава Собрания, зарегистрированный администрацией (Протокол № 3 от 11.09.96).
10. Утвердить форму и текст уведомления для ознакомления их владельцев акциями для (Протокол № 4 от 11.09.96).
11. Утвердить документацию для утверждения при заключении в акционерное Собрание.
12. Исполнение долгов и обязательств реорганизации ОАО "РКБМ" и ОАО "РМ".
13. Проект Договора "О присоединении ОАО "РКБМ" к ОАО "Рыбинские Мототры".
14. Проект Протокола общего Собрания.

Генеральное управление:

5.Слушать: **Об утверждении текста акции, выкупаемой по рыночным котировкам.**

Докладчик: Юван Г.И.

В соответствии со статьей 73 и 76 Федерального закона РФ "Об акционерных обществах" утвердить текст акции по рыночным котировкам акций Общества (выкупаемой акции Общества в размере 0000 (нуль тысяч) рублей).

1. Утвердить проект текста акционерной Справки администрации Общества и форму присоединения к ОАО "РМ" или ее присоединение участия в Собрании на один из перечисленных лиц, либо право приобрести акции Общества по 20 октября 1996 года.

3.5. Решение:

1. В соответствии со статьей 73 Федерального закона РФ "Об акционерных обществах" утвердить текст акции по рыночным котировкам акций Общества (выкупаемой акции Общества в размере 0000 (нуль тысяч) рублей).
2. Утвердить проект текста акционерной Справки администрации Общества и форму присоединения к ОАО "РМ" или ее присоединение участия в Собрании на 20 октября 1996 года.
3. Утвердить проект текста акции Общества с 6 декабря 1996 года по 7 января 1997 года.



Во время заседания Совета директоров АО "Рыбинские Мототры". Генеральный директор Ю. В. Ласточкин (с 1997 г.), председатель Совета директоров А. С. Новиков, представитель Правительства России В. И. Воскобойников



Одна из первых совместных пресс-конференций руководства серийного завода и РКБМ на Международном авиасалоне МАКС-97

Исполнение обязательств:

4.Слушать: **Об утверждении контракта с Генеральным директором Общества.**

Докладчик: Ю.В. Пастухов, член Совета директоров Общества.

3.4. Решение:

Утвердить контракт с Генеральным директором Общества (протокол № 3 от 04.09.96).

Генеральное управление:

Президент,
Совет директоров

В.И. Шугуров В.И. Шугуров

Секретарь,
Совет директоров

В.Г. Павлов В.Г. Павлов

ПРОТОКОЛ № 1
о заседании Совета директоров Общества «Рыбнские моторы»
и «Рыбнские конструкторские бюро моторостроения»
от 26 октября 1996 года

Место проведения: зал совещаний КК "Амстек" - 14 часов.

Председательствующий: А.С. Новиков - председатель Совета директоров ОАО "Рыбнские моторы".

Присутствующие члены Совета директоров:
 ОАО "Рыбнские моторы": Пилипко А.С., Шагураев В.И., Воскобойников В.И., Телегин Г.И.,
 Захаров Е.И., Ласточкин Ю.В., Новиков В.И., Телегин Г.И.

ОАО "РКБМ": Шагураев В.И., Новиков А.С., Гилевский В.И., Карпов Е.Л., Ласточкин Ю.В.,
 Павлов В.Т., Сабитов Г.Э., Харченко А.Ф.

Президент: Харченко В.И. - секретарь Совета директоров ОАО "Рыбнские моторы".

Присутствовали по иному в Языч конструкторскому бюро: Юмашев Г.И. - секретарь,
 по Уставу конструкторского бюро: Железняк В.И. - секретарь, Генеральный директор
 ОАО "Рыбнские моторы" - председатель комитета.

ОВОЩЕСТКА ДИИ.

1. Об утверждении устава комитета ОАО "Рыбнские моторы".
2. О проекте устава комитета в Уставе ОАО "Рыбнские моторы".
3. О составе комитета общего собрания акционеров ОАО "Рыбнские моторы" и ОАО "РКБМ" - конструкторского бюро моторостроения.
4. О структуре ОАО "Рыбнские моторы" после реорганизации.

1. СЛУШАЛИ: Об утверждении устава комитета ОАО "Рыбнские моторы".
 Докладчик: Юмашев Г.И.

СЛУШАЛИ: Председатель внес на утверждение общего собрания акционеров проект об утверждении устава комитета ОАО "Рыбнские моторы". Обсуждения для учета мнения:
 • председателей ОАО "Рыбнские моторы" и в форме предложения в лице ОАО "РКБМ". Комитетом являю: ОАО "РКБМ" в лице ОАО "Рыбнские моторы" передает выделенные капиталы ОАО "Рыбнские моторы".
 • председателей комитетов акционеров одной объединенной компании до 100000 рублей, что связано с переводом в другую форму.

РЕШИЛИ: 1. Внести в повестку дня следующего собрания акционеров вопрос об утверждении устава комитета в форме предложения выделенных капиталов ОАО "Рыбнские моторы".

2. СЛУШАЛИ: Об утверждении устава комитета в Уставе ОАО "Рыбнские моторы".
 Докладчик: А.С. Новиков.

СЛУШАЛИ: Председатель внес на Устав ОАО "Рыбнские моторы" изменения и дополнения, связанные:

- с расширением вида деятельности в соответствии с уставом ОАО "РКБМ";
 - с включением уставной капиталы в балансовый отчетность акционерного общества;
 - с увеличением численности состава Совета директоров.
- и в периодичности проведения заседания исполнительного органа Общества (Генерального директора) в соответствии с требованиями из законодательства об акционерном обществе.

акционерный и исполнительный Совет директоров Общества в соответствии с уставом.
 Устав Протокол № 17 от 14.08.96 г.
 • с включением данных отчислений в резервный фонд Общества.

РЕШИЛИ: утвердить проект "Изменений и дополнений в Устав Общества" и вынести его на решение общего собрания акционеров.

3. СЛУШАЛИ: Об утверждении устава комитета общего собрания акционеров ОАО "Рыбнские моторы" и ОАО "РКБМ" конструкторского бюро моторостроения.
 Докладчик: Пилипко В.Г.

СЛУШАЛИ: Составлен список из 17-ти "Об акционерном обществе" и сроки реорганизации Общества в форме предложения после проведения собрания общего собрания акционерного общества.

РЕШИЛИ: утвердить проект "Изменений и дополнений в Уставе ОАО "Рыбнские моторы" и ОАО "РКБМ" конструкторского бюро моторостроения".

1. Составить повестку дня следующего собрания акционеров ОАО "Рыбнские моторы" и ОАО "РКБМ" - 21 декабря 1996 года в 17:00 часов.
2. Утвердить повестку дня собрания.
3. Утвердить уставной капитал ОАО "Рыбнские моторы" и передать выделенные капиталы ОАО "Рыбнские моторы" и комитетом акционеров одной объединенной компании до 100000 рублей, что связано с переводом в другую форму.

3. Собрание провести в следующей форме:
4. Утвердить место проведения и сроки реорганизации участников Собрания в Рыбном, пр. Ленина, д.145, клубный комплекс "Амстек".
4. Утвердить сроки реорганизации участников Собрания с 14.30 до 18.45 часов 21 декабря 1996 года.
5. Составить список акционеров, имеющих право на участие в Собрании на 21 декабря 1996 года.

ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ:

4. СЛУШАЛИ: О структуре ОАО "Рыбнские моторы" после реорганизации.

РЕШИЛИ: изменить структуру акционерного общества Совета директоров ОАО "Рыбнские моторы" и ОАО "РКБМ" в соответствии с 31 структурой ОАО "Рыбнские моторы" после реорганизации" от 3 ноября 1996 года в 17 часов.

ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ:

Председатель
 Совета директоров
 ОАО "Рыбнские моторы"

 А.С. Новиков

Секретарь
 Совета директоров
 ОАО "Рыбнские моторы"

 В.И. Жайнуллин

Председатель
 Совета директоров
 ОАО "РКБМ"

 В.И. Жайнуллин

Секретарь
 Совета директоров
 ОАО "РКБМ"

 В.Г. Павлов

Члены Совета директоров ОАО «Рыбнские моторы». Слева направо: В. А. Поляков, Г. Н. Телегин, О. И. Зайнуллин, В. И. Воскобойников, В. И. Фирогов, А. Я. Кнiewicz, Ю. В. Ласточкин, А. С. Новиков, А. А. Вишняков, Э. И. Заикин, Б. Н. Леонов, В. М. Боровиков. 1997 г.



Учредительное соглашение о создании открытого акционерного общества "Рыбнское Моторы"
Протокол № ... от 24.09.96 г.

Учредительное соглашение о создании открытого акционерного общества "Рыбнское Конструкторское Бюро Моторостроения"
Протокол № ... от 24.09.96 г.

ДОГОВОР О ПРИСОЕДИНЕНИИ

г. Рыбное _____ № _____ 1996 г.

Генеральный директор открытого акционерного общества "Рыбнское Моторы" Шпегунов Валерий Иванович, действующий на основании решения общего Собрания акционеров от 24.09.96 г., и Генеральный директор открытого акционерного общества "Рыбнское Конструкторское Бюро Моторостроения" Николаев Александр Сергеевич, действующий на основании решения общего Собрания акционеров от 24.09.96 г., заключили настоящее соглашение в соответствии с Федеральным законом "Об акционерных обществах" и Указом Президента РФ № 1218 от 13.09.96 г. "О мерах по укреплению экономики в областях переходного государства на рынках в акционерный".

1. Предмет договора

1.1 Протокол договора является равнозначным юридическим актом открытого акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" и открытого акционерного общества "Рыбнское моторы" Формы равнозначные присоединению открытого акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" к открытому акционерному обществу "Рыбнское Моторы".

1.2 Открытое акционерное общество "Рыбнское Моторы" и ОАО "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" совместно разработываются и выпускают в единой сети акционерных цен также и производят деятельности открытого акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения".

1.3 С момента присоединения открытого акционерного общества "Рыбнское Моторы" акция приобретателя влечет за собой и обязанность открытого акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения".

2. Условия сделки

Учредительный капитал открытого акционерного общества "Рыбнское Моторы" составляет 27180 тысяч рублей и делится на 77740 обыкновенных акций, номинальной стоимостью 1000 рублей.

Капитал акционеров на 06.09.96 г. - 13116.

Учредительный капитал открытого акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" составляет 1064 тысячи рублей и состоит из 1064 обыкновенных акций, номинальной стоимостью 1000 рублей.

Капитал акционеров на 06.09.96 г. - 1118.

ОБОСНОВАНИЕ

**РЕОРГАНИЗАЦИОННО-ОТКРЫТЫЕ АКЦИОНЕРНЫЕ ОБЩЕСТВА
"РЫБНСКОЕ МОТОРЫ" (ОАО "РМ")
И
"РЫБНСКОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО
МОТОРОСТРОЕНИЯ"
(ОАО "РКБМ")**

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ОБЪЕКТАХ

ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ" - предприятия бывшего Советского Союза акционерного происхождения, расположенные на территории Российской Федерации.

Действующие государственные учредители в 1991 году имели следующие наименования: ОАО "РМ" - открытое акционерное общество с 1971 года, создано выделением в развитие государственного предприятия под названием О.В.-Э. ТУ-100-103-104, в то же предприятие после ликвидации государственного унитарного предприятия "КБМ" (созданного в 1971 году) в 1978 году.

Общая сумма государственного долга на 7 июля 1996 года составила 281,6 млрд. рублей, из них общая задолженность ГЭС составила 50,8 млрд. руб. или 18 % от государственного ГЭС долга по сравнению с суммой государственного долга.

В соответствии с требованиями ФЗ "О банкротстве" Правительство России выдвинуло требование (ФЗ № 157 от 14.06.96 г.) о реорганизации ГЭС в открытое акционерное общество.

Требование Правительства РФ было выполнено ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ". Согласно решению учредителей акционерного общества "Рыбнское Моторы" и акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" от 24.09.96 г. ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ" объявлено о ликвидации, а их имущество передано в собственность акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения".

В целях полной ликвидации государственного долга ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ" передан в собственность акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" земельный участок площадью 113,4 гектара.

В целях полной ликвидации государственного долга ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ" передан в собственность акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" земельный участок площадью 113,4 гектара.

В целях полной ликвидации государственного долга ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ" передан в собственность акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" земельный участок площадью 113,4 гектара.

2. ИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ КАК КОЛЛЕКТИВНЫМИ СУБЪЕКТАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА К РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ

В целях полной ликвидации государственного долга ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ" передан в собственность акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" земельный участок площадью 113,4 гектара.

В целях полной ликвидации государственного долга ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ" передан в собственность акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" земельный участок площадью 113,4 гектара.

В целях полной ликвидации государственного долга ОАО "РМ" и ОАО "РКБМ" передан в собственность акционерного общества "Рыбнское конструкторское бюро моторостроения" земельный участок площадью 113,4 гектара.

Генеральный директор
ОАО "РКБМ"
А.С. Николаев

Генеральный директор
ОАО "Рыбнское Моторы"
М.П. Шпегунов

Президент Совета директоров
ОАО "РКБМ"
Шпегунов В.И.

Президент Совета директоров
ОАО "Рыбнское Моторы"
Николаев А.С.



ШИРОКИЕ СОВЕЩАНИЯ У ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА

В отличие от многих других заводов Рыбинска и страны, моторостроительный завод пережил первую половину 1990-х неплохо: были заказы, были и деньги. Отсутствие конкурентов позволило получить фактически монополию на выпуск и ремонт востребованных в гражданской авиации двигателей Д-30КУ. Вплоть до 1995 года у «Рыбинских моторов» не было затруднений с производством. Заводы «Магма», «Призма», спичечная фабрика «Маяк» и другие предприятия города останавливались, поэтому дефицита кадров не наблюдалось. Специалисты из РКБМ тоже уходили на завод.

Однако во второй половине 1990-х у завода начались серьёзные проблемы со сбытом продукции, прежде всего потому, что было засилье бартера, когда двигатели меняли на тушёнку, дублёнки, телевизоры и т. д. «Живых» денег крайне не хватало. А металл, комплектующие нужно было как-то приобрести.

И генеральный директор завода В. И. Шелгунов задумался о перспективах: он понимал, что нужно было создавать новый продукт для серийного завода, который кормил бы предприятие не год-два, а ближайше десятилетия.

И здесь оба руководителя – В. И. Шелгунов и А. С. Новиков проявили проницательность. В 1997 году, когда произошло объединение КБ и завода, Александр Сергеевич стал техническим директором – генеральным конструктором, фактически отвечавшим не только за разработку и серийное производство изделий, но и за развитие предприятия, поскольку вслед за созданием новой техники шло её освоение в производстве.

А. С. Новиков все совещания проводил у нас, в КБ, в большом зале, потому что теперь уже приходили не только наши руководители, но и начальники служб и подразделений завода. Собиралось до ста и более человек. Начиналась оперативка с того, что каждый руководитель делал доклад. Например, докладывал главный инженер завода, руководители по серийному изготовлению, по опытно-конструкторским работам. Вёл эту оперативку лично А. С. Новиков. Теперь он отвечал за техническую политику всего объединения. А раз так – должен знать, что разрабатывается, что делается на производстве и за что нам платят деньги. (С. М. Пиутух)

Генеральные конструкторы А. С. Новиков и А. А. Иноземцев, второй слева (ОАО «Авиадвигатель», Пермь)





Совет директоров ОАО «Рыбинские моторы». Ведёт заседание председатель Совета В. К. Глухих

А МОЖЕТ, ПРОДАТЬ ЗАВОД?

Если вспоминать те годы, то с 1995 по 2000 год безденежье было большое. Считаю, что направления развития были выбраны верно. Но время было во многом упущено. Кроме того, всё это дорого обошлось в плане человеческих потерь. Если в армии, говорят, год службы засчитывается за два, то в нашей ситуации год жизни и работы можно было засчитывать за четыре или пять лет.

Однажды «наверху» даже было принято решение завод продать – фирме «Дженерал Электрик». Я тогда уже был техническим директором и генеральным конструктором «Рыбинских моторов» и присутствовал на том совещании в Правительстве России, когда премьер-министр Виктор Степанович Черномырдин озвучил эту идею. Я тогда встал и спросил: «Простите, а как быть с изделиями для обороны страны?» И тогда заместитель министра обороны Анатолий Петрович Ситнов сказал: «Мы не допустим продажи этого предприятия».

Подробности этой истории до сих пор нигде не были описаны... (А. С. Новиков)



Технический директор – генеральный конструктор А. С. Новиков, заместитель министра обороны РФ – начальник вооружения Вооружённых сил РФ А. П. Ситнов, председатель Совета директоров ОАО «Рыбинские моторы» В. К. Глухих



Начальник вооружения Вооружённых сил РФ А. П. Ситнов опробует модернизированный снегоход «Буран»

РАБОТА НА ОБОРОНУ СТРАНЫ

А. С. Новиков, безусловно, один из тех людей, которых называют создателями. Чтобы оценить сделанное Александром Сергеевичем, нужно не только увидеть большой перечень двигателей, изделий, созданных под его руководством, в том числе для нужд Вооружённых сил России, но и понять, в какой сложный период для нашей страны он работал.

Уже при первых наших с ним встречах – а было это в середине 1990-х годов, когда А. С. Новиков работал генеральным конструктором сначала ОАО «РКБМ», а затем «Рыбинских моторов», – я отметил для себя его высокий профессионализм, целеустремлённость, обязательность. Все эти качества очень важны для характеристики руководителя крупного промышленного предприятия, поскольку в тот период к рулю заводов и КБ нередко приходили люди, не ставившие перед собой цели развивать производство, пытавшиеся в ситуации неразберихи в экономике решать свои личные вопросы. Александр Сергеевич уделял развитию предприятия большое внимание – под его руководством и при его непосредственном участии на «Рыбинских моторах» проводилось техническое перевооружение, чётко работала служба контроля качества продукции.

Для А. С. Новикова заказы Министерства обороны России всегда имели приоритетный характер. Мне неоднократно доводилось обсуждать с руководством предприятия ход выполнения гособоронзаказа. Да, были трудности – с финансированием, комплектующими, высококвалифицированными кадрами, но я никогда не слышал, что поставленные Министерством обороны задачи не будут выполнены. А. С. Новиков через не могу решал все эти многочисленные проблемы, работал с кооперацией предприятий, устранял несогласованность между смежниками. Александр Сергеевич считал, если что-то требуется для укрепления обороноспособности страны, это обязательно будет сделано.

Многое из того, что намечалось в планах его работы, над чем он со своим коллективом трудился, оказалось воплощено лишь годы спустя. Но тот интеллектуальный и производственный задел, который был сделан в годы работы Александра Сергеевича на «Рыбинских моторах», не пропал даром. Мы можем оценить его большой личный вклад в отечественное двигателестроение, глядя на те моторы, которыми оснащаются сегодня самые современные самолёты. (А. П. Ситнов)

ОБЪЕДИНЕНИЕ КОНСТРУКТОРСКИХ СИЛ

После слияния РКБМ и завода, у нас было образовано два конструкторских бюро: ОКБ-1, которое занималось только авиационной тематикой, и ОКБ-2, которому передали в основном наземную тематику. В 1999 году я стал заместителем генерального конструктора, начальником ОКБ-2.

При преобразовании конструкторских сил КБ и завода ставилась задача – всех конструкторов сконцентрировать под управлением генерального конструктора А. С. Новикова, который в то время был ещё и техническим директором, т. е. главный инженер завода подчинялся ему. И у нас проходили многолюдные оперативки в зале заседаний. Когда начинались выступления, сначала шла снегоходная, дизельная тематика и т. д. Я докладывал по спецтехнике, по снегоходной технике.

Александр Сергеевич при подборе руководящих кадров ОКБ назначал людей, которым доверял сам, и при этом он делегировал много прав нам, своим заместителям. Заслушав наши доклады в общей форме, А. С. Новиков всегда задавал много конкретизирующих вопросов – тематику он знал не хуже нас.

Например, при нём была закладка нового снегохода «Тайга». Мы сделали план разработки – изучили опыт ведущих мировых фирм, чтобы посмотреть, «чем люди дышат», чтобы не просто «слизать» конструкцию, а именно посмотреть и взять на заметку всё самое лучшее. Так родилась «Тайга», а на её базе – и другие модели снегоходов.

В ОКБ-2 мы разработали довольно большую программу – дизель для сельхозтехники, дизель для Министерства обороны. В частности, итогом программы стало то, что на ракетном комплексе «Тополь-М» используется наш промышленный дизель. По тракторным дизелям мы довели мощность до 80 л. с. (ранее был 60 л. с.). На выходе был уже РМЗ-120 (120 л. с.), в заделе – дизель на 250 л. с. На ЯМЗ ездили только консультироваться.

И ещё одно из направлений, которым я начал заниматься под руководством А. С. Новикова, – это электроагрегаты на базе наших дизелей. Мы брали наши дизели как привод, закупили генераторы. Начали с АД-30, на мощность 30 киловатт. Этот агрегат начал серийно выпускаться у нас на дизельном заводе. (А. В. Физурин)

В центре – «Тайга», новый снегоход «Рыбинских моторов». За рулём – главный конструктор снегоходов Г. П. Дерунов





В начале 1990-х годов Рыбинское КБ моторостроения начало активно развивать связи с зарубежными партнёрами. Среди тех, с кем генеральному конструктору А. С. Новикову доводилось довольно часто встречаться, вести переговоры о сотрудничестве – представители Республики Корея



Переговоры представителей РКБМ в Республике Корея



ПЕРИОД ИНТЕНСИВНОЙ РАБОТЫ

А. С. Новиков возглавил РКБМ в 1988 году. Это было непростое время. Перестройка, развал десятилетиями создаваемых структур Министерства авиационной промышленности СССР.

Разработки ОКБ к 1988 году и их финансирование из госбюджета в основном были завершены, они прошли либо сертификацию, либо ГСИ. Так, РД36-51А для Ту-144Д получил сертификат, РД36-51В для М-17 испытан в стратосфере, РД-38 для Як-38М после государственных испытаний передан в серийное производство, РД-38А (бустер) для Ан-71 прошёл этап ГСИ, тема РД-48 для Як-141 попала под закрытие по ОСВ-2. Продолжались работы и финансирование по созданию базового газогенератора в классе тяги (R-10–11 тс) по изданию 77, а также обеспечение эксплуатации, обслуживание ранее выпущенных двигателей на самолётах.

Коллектив РКБМ при отсутствии государственной поддержки оказался в сложнейшей ситуации. Необходимо было сохранить высококвалифицированные кадры. Работники просто выжили. Молодые инженеры искали работу (а точнее – приработок) на стороне, чтобы прокормить семью в непростое время.

В этот период в полной мере проявился талант Александра Сергеевича как инженера и организатора. Задумок у него было много. Он уже в то время понимал, что РКБМ и завод не проживут только на одной авиации. Надо было думать о продукции, которая могла быть востребована рынком. Анализ вариантов выхода из ситуации, а аналитика всегда была сильной стороной у Александра Сергеевича, показал, что на базе

авиационных ГТД необходимо проектировать наземные установки в различных вариантах мощности – энергетические и газоперекачивающие.

А развал СССР в 1991 году заставил задуматься и довести до руководства страны, что целые отрасли применения газотурбинных двигателей остались за пределами РФ.

Александр Сергеевич, обладая талантом убеждения, аналитической логикой и связями в авиационных кругах и институтах промышленности, сумел доказать и добиться принятия основополагающих решений. Во-первых, получить ТТЗ и заключить контракт на разработку турбовального и турбовинтового двигателей для вертолётов «среднего» класса и самолётов местных авиалиний на базе одного газогенератора – РД-600В и ТВД-1500 в классе мощности 1500 л. с. (1989–1990 г.). Во-вторых, получить ТТЗ на разработку и заключить контракты на ГТД для БПЛА в 1996 году. В-третьих, получить ТТЗ и заключить контракт на разработку ГТД для кораблей на базе ранее разработанного газогенератора РКБМ (издание 77) в классе мощности 7000 л. с. и 14000 л. с. (М75РУ и М70ФРУ).

Такая интенсивная деятельность А. С. Новикова на посту генерального конструктора позволила РКБМ не только наполнить объём заказов, обеспечив стабильное финансовое положение, сохранить коллектив, высококвалифицированных инженеров, но и убедить руководство серийного завода «Рыбинские моторы» в том, что завод и КБ не могут развиваться друг без друга. Такое объединение состоялось в 1997 году и пошло на пользу обоим предприятиям. (А. С. Земсков)

Так приветствовали рыбинскую делегацию в Республике Корея (написано на растяжке): «Добро пожаловать в Тэджон (крупный промышленный город), президент «Рыбинских моторов» Новиков!»





Во время работы на международном авиасалоне во Франции

На официальном приёме в посольстве России во Франции.

Супруги Новиковы с Б. А. Пономарёвым, начальником отдела ЦИАМ им. П. И. Баранова по двигателю РД-600В



ПЕРВЫЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ КОМАНДИРОВКИ

С 1991 года отец начал ездить в деловые командировки за рубеж. Первая поездка была во Францию на фирму «Снекма». Ему тогда было 42 года. Он, конечно, приехал в культурном шоке. Когда у нас на прилавках магазинов ничего не было, а он прибыл в спокойную уютную европейскую страну, где уровень жизни просто катастрофически отличался от нашего, – это производило сильное впечатление.

Потом были США, Германия, Канада, Италия, Великобритания, Корея, Индия, Китай, Малайзия и другие страны. Все эти поездки были связаны с общением с зарубежными коллегами, с посещением выставок, авиасалонов, с подписанием контрактов. Обычно за рубеж направлялась целая делегация в составе представителей РКБМ, моторостроительного завода, Госкомитета по оборонным отраслям промышленности, отраслевых НИИ и КБ.

Ведущие авиационные фирмы многих стран предлагали отцу работу и все необходимые условия для выполнения поставленных задач. Но ни разу его не посетила мысль – поменять страну. Его жизнь – яркий пример верного служения своему Отечеству, обеспечения обороноспособности и суверенитета своей Родины.
(Л. А. Новикова)



С коллегами в Италии. Ансальдо, 1996 г.

Председатель Госкомитета по оборонным отраслям промышленности РФ В. К. Глухих,
Н. М. Новикова и А. С. Новиков. Греция





А. С. Новиков в Гарварде

С коллегами в Корее

«АНСАМБЛЬ» НЕ ХУЖЕ ФРАНЦУЗСКОГО

В нынешнем веке НПО «Сатурн» начал работать с французской компанией Spesta по созданию двигателя SaM146. Мы научились многому и продолжаем учиться работать по правилам и технологиям западных компаний, в условиях жёсткого технического аудита наших коллег из Spesta. Главное, что в процессе выполнения совместных работ французские коллеги дали высокую оценку профессионализму наших конструкторов, технологов, специалистов производства.

С гордостью у французов звучало: мы работаем творческими коллективами на «плато» – travail ansamble (работаем вместе). Но, познакомившись с их работой и побывав на французских «плато», выяснилось, что у нас для разработки и выпуска документации на модули двигателя, исследовательские установки давно уже существует практика создания временных творческих коллективов, в состав которых входят конструкторы, технологи, инженеры-расчётчики, специалисты по материалам, изготовлению, оснастке. Такая практика позволяет значительно сократить сроки разработки документации и изготовления деталей и узлов вновь разрабатываемых двигателей. А в конце 1990-х годов с появлением в РКБМ компьютерной техники, программного обеспечения и внедрения методов объёмного проектирования эти коллективы получили новый импульс.

Я считаю главной заслугой Александра Сергеевича то, что в эти трудные годы перемен ему удалось сохранить конструкторскую школу, внедрить в производство создаваемых двигателей самые передовые технологии изготовления деталей: круговое ЭХО лопаток компрессоров, электронно-лучевую сварку, нагартовку микрочастиками, новые сплавы, в том числе из порошка, керамические и композитные материалы. В результате этой планомерной, целенаправленной работы коллектива КБ во главе с генеральным конструктором А. С. Новиковым к концу уходящего века у нас сформировался «ансамбль» не хуже французского. (А. И. Лысенко)





Прогулка по парижским улицам

В 1997 году в Париж, по приглашению французской стороны, прибыла делегация из Рыбинска. В её составе были руководители администрации города и промышленных предприятий, в том числе технический директор АО «Рыбинские моторы» А. С. Новиков



**ПРОЦЕСС ПРОЕКТИРОВАНИЯ
ПЕРЕХОДИТ НА ЦИФРОВУЮ МОДЕЛЬ**

**ПРОТОКОЛ № 13
заседания Совета директоров
от 16 мая 1997 г.**

Место проведения: Малый зал совещаний ОАО "Рыбинские Моторы".

Время: 15.00 часов.

Присутствовали:

Члены Совета директоров: Векселевичев В.Н., Гладков И.Ф., Зингулин О.И., Ласочкин Ю.В., Лозово Е.И., Новиков А.С., Телькин Г.И., Шатунов В.И.
Секретарь Совета директоров: Паладь В.Г.

Приглашены:

по пункту 1 повестки дня - Горюхинов В.А. - главный бухгалтер Общества;
Жигалов В.И. - начальник управления экономики Общества;
Юдов Г.И. - начальник юридического управления Общества.

по пункту 2 повестки дня - Жигалов В.И. - начальник управления экономики Общества;
Клюеван П.И. - зам. начальника управления экономики Общества.

по пункту 3 повестки дня - Жигалов В.И. - начальник управления экономики Общества;
Трошин Е.П. - начальник сектора план. управления экономики Общества.

Решение:

- 1) Результаты работы за I квартал принять, удовлетворительными.
- 2) Поручить Генеральному директору:
 - принять максимальные возможные меры для ликвидации отставания, достигнутого в I квартале, и выполнения плана II квартала текущего года;
 - принять меры по развитию и материальному обеспечению в службе, выделенной в связи с заданием I квартала 1997 года;
 - принять меры по улучшению качества и своевременности для пополнения оборотных средств Общества;
 - принять меры по реализации авансирований, выделенных в собственности Общества;
 - обобщить опыт план по заказам авансированного производства на IV квартал текущего года.
- 3) Для повышения производительности перед опробованными:
 - директору по РЭФ выделить для использования в распоряжении директором РЭФ денежные средства;
 - генеральному директору предпринять меры по раскату с опробованными изделиями прототипа.
- 4) По исполнению предельных до выделенно и доплате "Бюджет-плана Общества на 1997 год" (Предложения о внесении изменений прилагаются к протоколу):
 - 4.1) утвердить дополнительное выделение 6000 экв.рублей на работы по Плану выделенной АСУ в САПР на 1997 год за счет увеличения средств выделенных на ИНИОР (Приложение №15а 2-4 листа).
 - 4.2) не утверждать исполнение плана по объему закупки продукции (деталировки) распределенное по кварталам, допозитивного исполнения 4-х видов авансирований, указанные количества движимой капиталом работы на 31 штук, деталировки, указанные количества движимой капиталом работы на 21 штук) (Приложение по указанной количеству деталей деталировки прилагаются к протоколу).
 - 4.3) не утверждать перераспределение заданий по объему договорной работ, как не обоснованным исполнением работ (Приложение №16 на 3-х листах).
 - 4.4) утвердить увеличение расходов на содержание пожарной охраны на 47 экв.рублей от общего размера 343 экв.рублей на 1997 год (Приложение №18 на 3-х листах).
 - 4.5) утвердить увеличение расходов на содержание пожарной охраны на 47 экв.рублей от общего размера 343 экв.рублей на 1997 год (Приложение №18 на 3-х листах).

Решение: генеральному директору Новикову А.С., главному инженеру Телькину Г.И. совместно со службой предприятия проработать для интенсификации работы Совета директоров предложение о необходимости приобретения оборудования на базе LM 2500 по следующим параметрам:

- 1) ознакомиться с выставкой и выставкой более сложной конструкции реактора за прототипный газ, тем же оборудованием;
- 2) определить вариант финансирования предлагаемого проекта;
- 3) предложить Совету директоров подробные обоснованные параметры выбора оборудования на базе LM 2500 по сравнению с другими предложениями.

Личные замечания:

Президент Совета директоров
ОАО "Рыбинские Моторы"

А.С. Новиков

Секретарь Совета директоров
ОАО "Рыбинские Моторы"

В.Г. Паладь

Генеральный конструктор А. С. Новиков уделяя особое пристальное внимание развитию на предприятии САПР, это подтверждает решения совета директоров АО «РМ» о выделении значительных средств на автоматизацию.

Генеральный конструктор А. С. Новиков был прекрасно знаком с вычислительной техникой, он сам участвовал в создании нескольких программ, поэтому проблемы нашего конструкторского отдела САПР понимал с полуслова. За всё время совместной работы как руководитель этого подразделения я ощущал его постоянную поддержку.

Когда начались лихие 90-е, А. С. Новиков принимает решение объединить КБ с серийным заводом.

В начале 1997 года РКБМ стало частью ОАО «Рыбинские моторы». КО САПР РКБМ пришло к объединению не с пустыми руками. Все конструкторские и технологические подразделения КБ, а также ПДО и ПДБ цехов имели АРМ, связанные с центральным вычислительным комплексом, и работали по своим задачам в системе коллективного пользования. Для этого системные программисты освоили и внедрили современные базы данных. Прикладные программисты доработали все программы и провели обучение пользователей для работы в системе коллективного пользования по направлениям: проектирование, САПР, ТПП, планирование производства, зарплата, кадры. Прежде чем в эти годы молодые специалисты освоили и внедрили компьютерную сеть на базе самой современной платформы Ethernet, а также первую на предприятии электронную почту. Специалисты КО прочно освоили расчёты самым современным методом конечных элементов и работали в системах ROTOR, COSMOS и ANSYS. Главное – коллектив РКБМ был подготовлен, хотел и мог работать в автоматизированных системах, с этим багажом он и вошёл в ОАО «РМ».

Большое значение имел и тот факт, что генеральный конструктор А. С. Новиков понимал, какое важное значение для современного предприятия имеет автоматизация. Благодаря его энергии «Рыбинские моторы» заняли лидирующие позиции в отрасли. В том же 1997 году в «РМ» было создано единое управление автоматизированных информационных технологий и САПР (УИТ САПР), меня назначили его главным конструктором и поставили задачу комплексной компьютеризации всех направлений деятельности ОАО «РМ».

В этом же году после всестороннего анализа уровня автоматизации всех подразделений была разработана «Программа первого этапа комплексной компьютеризации ОАО «РМ» на период 1997–1999 годов» с объёмом инвестиций 1,1 миллиона долларов в год.

Результаты не заставили себя долго ждать. За 3 года в соответствии с программой была сформирована современная оптоволоконная корпоративная сеть предприятия (КВС), соединившая 90 структурных подразделений

предприятия с общей протяжённостью 16 км. Внутренние коммуникации протяжённостью 87 км объединили 1760 портов, к которым было подключено 1480 АРМ. Для надёжной защиты информации разработана и внедрена технология 4-уровневого копирования. Для обеспечения электронного документооборота все подразделения, подключённые к КВС, объединила внутренняя электронная почта, а 26 руководителей получили доступ к внешней ЭП. Для оперативного документирования информации и защиты сети от вирусов во всех корпусах организованы центры ввода-вывода информации с плоттером, сканером, принтером и ПК для ввода, что позволило исключить беготню по заводу и изъять из всех ПК съёмные носители информации. На этапах НИОКР все сложные узлы и детали проектировались объёмными методами на базе единой матмодели объекта в системах ANSYS, NASTRAN, UG. С 1999 года 100% конструкторской документации выпускается на 320 АРМ в системах ACAD и AMD. Внедрены 23 графические станции с системой UNIGRAPHICS с технологией сквозного проектирования детали, оснастки и 5-координатной обработки на станках с ЧПУ. Для хранения электронных версий чертежей внедрена в опытную эксплуатацию единая база данных конструкторской документации (КД) в архитектуре «клиент сервер» на платформе СУБД ORACLE. На этапах ТПП в производство внедрена технология работы с электронной версией чертежа из базы данных КД. Проектирование оснастки, техпроцессов и инструмента велось на 245 АРМ технолога с использованием внедрённых систем DINAMO, ACAD, AND UG, с применением баз данных «Инструмент», «Оснастка», «Оборудование». В 1999 году 100% инструмента и 30% техпроцессов было спроектировано в автоматизированных системах. Были внедрены объёмные методы моделирования литья сложных деталей в системах UG, PROCAST, «Полигон». За 1999 год объёмными методами смоделированы процессы литья всех турбинных лопаток. С 1999 года 100% управляющих программ для пятикоординатного фрезерования проектируются в UG и проверяются на моделях в системе VERICUT.

Бурное развитие компьютерной техники, программ-

ного обеспечения и снятие ограничений на поставку оборудования двойного назначения в 90-х годах позволило сделать громадный шаг к внедрению объёмных методов проектирования. Первым этапом было проведение компанией «Ростехимпорт» двухдневного семинара по обучению работе с программой трёхмерного проектирования Unigraphics (версия 10) представителей авиадвиглестроительных компаний России. В числе прошедших обучение на семинаре были представители «Рыбинских моторов». По окончании семинара компания «Ростехимпорт» предоставила РКБМ в опытную эксплуатацию две графические станции с установленной на них системой Unigraphics, на которых было проведено обучение представителей основных конструкторских отделов РКБМ (по одному человеку от отдела) и выполнены первые опытные работы. В результате руководству предприятия отделом САПР было представлено резюме о работоспособности системы Unigraphics, необходимости её приобретения и внедрения в работу конструкторских и технологических служб.

(Продолжение на следующей странице)


Директору по финансам, ресурсам и экономике ОАО «Рыбинские Моторы»
 господмену Ласточкину Ю. В.

Служебная записка
 от 08/09/99

Имен подготовлен план внедрения АСУ в САПР на 1997 год. Комиссия этого плана состоит в том, чтобы сделать прорыв по автоматизации расчётных, конструкторских и технологических работ, а также автоматизации работ по бухгалтерии, финансово-экономическим службам предприятия. Для реализации этого плана необходимо увеличение средств на 6 000 млн. руб. Этого можно добиться за счёт перераспределения средств по следующим статьям расходов:

№ п/п	Тема	Выделено в млн. руб.	Остаток в млн. руб.	Перераспределены из запаса СУП в млн. руб.
1	Внедрение маломощной ЭС на двигателя ДВКУ в КУ-134	5200	5000	200
2	Создание ГТУ-2,5	20000	18500	1500
3	Создание ГТУ-6РМ на базе двигателя ДВКУ	5000	4500	500
4	Создание двигателя ТВД-1500	12500	10500	2000
5	Создание двигателя РД-6000	8400	7000	1400
6	ИИР по возможности и целесообразности создания двигателя ДВКУ-30	1000	800	200
7	ИИР по возможности создания ГТУ-10РМ	1000	800	200

Прогноз Вас учесть в плане перераспределения средств и обеспечить закупку вычислительной техники в соответствии с планом внедрения АСУ в САПР на 1997 год.

Технический директор ОАО «РМ»  Новиков А.С.



Первые компьютерные станции с системой «Юниграфикс» в конструкторском отделе АО «РМ»

ПРОЦЕСС ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПЕРЕХОДИТ НА ЦИФРОВУЮ МОДЕЛЬ

В 1997 году предприятием было закуплено 11 графических рабочих станций (ГРС) с системой Unigraphics.

Учитывая положительный опыт привлечения конструкторов для совместной работы со специалистами отдела САПР при освоении новой техники, генеральным конструктором была поддержана идея создать объединённую группу, которая получила название – сектор ВОММ (сектор внедрения объёмных методов моделирования) и должна была объединить специалистов отдела САПР, основных конструкторских отделов КБ, конструкторского бюро оснастки службы главного металлурга, отдел систем программного управления серийного завода и инструментального завода. В конце 1997 года был выпущен приказ о создании сектора ВОММ в составе управления САПР конструкторского бюро и были заключены дополнительные трудовые соглашения с двойной оплатой сроком на два года.

Первая опытная работа по проектированию и изготовлению рабочей лопатки турбины по сквозной технологии, выполненная весной 1998 года, показала свою эффективность. Получив от конструктора мастер-модель рабочей лопатки, исключив из работы выпуск «лишних» чертежей, нам удалось за три месяца изготовить оснастку и отлить первую заготовку. Фактически срок работы по традиционной технологии был сокращён в 2,5 раза.

За два года работы (с 1998 по 2000 год) первый состав сектора ВОММ выполнил основной объём работы, заложивший фундамент для перехода к компьютерному трёхмерному моделированию, сквозному проектированию и переходу на безбумажную технологию. Тотальное обучение системе Unigraphics инженеров конструкторских и технологических служб «Рыбинских моторов» позволило подготовить все службы к работе с математическими моделями. Была создана электронная база хранения и обмена математическими моделями, которая впоследствии была преобразована в систему документооборота АСКОНД. Произошёл переход с платформы UNIX на платформу WINDOWS, которая в тот период активно внедрялась в среду профессиональных графических станций. Этот переход позволил к началу 2000 года сделать доступным использование Unigraphics практически для всех конструкторов ОКБ. Успешные результаты работы в системе Unigraphics, выполненные специалистами «Рыбинских моторов» в 1998–1999 годах, были представлены Президенту РФ В. В. Путину (31 мая 2000 года во время его посещения Рыбинска) как один из примеров освоения и внедрения предприятием новых технологий, активного развития руководством ОКБ и завода конструкторско-технологической базы. (В. П. Лямуков)



Начальник КО САПР В. П. Лямуков (справа) проводит совещание со специалистами отдела

ПЕРЕХОД НА БЕЗБУМАЖНУЮ ТЕХНОЛОГИЮ

По предложению генерального конструктора А. С. Новикова в конце 1990-х годов предприятие закупило одиннадцать графических рабочих станций с системой «Юниграфикс». Работать на них направили наших самых лучших конструкторов. Это был фундамент будущей цифровой экономики НПО «Сатурн», начало перехода к компьютерному трёхмерному моделированию, к сквозному проектированию... Иными словами, переход на безбумажную технологию.

Был создан список основных модельных деталей, перечень поэтапного моделирования, образован сектор внедрения объёмных методов моделирования. Мы стали обучать людей работать на графических станциях, на компьютерах, которые у нас к тому времени стали широко использоваться. Нарбатывали опыт: как пользоваться такими технологиями, где и как хранить информацию, создавали необходимые инструкции для специалистов. С этого времени практически все молодые специалисты-конструкторы, пришедшие на предприятие, сразу же обеспечивались компьютеризированным рабочим местом.

Эта работа начиналась именно при А. С. Новикове. Образно говоря, он и заварил всю эту «цифровую кашу». Для конструкторов это было великое благо. К концу 1999 года в КБ появилась подразделение, оборудованное по последнему слову техники. И вскоре к нам стали приезжать учиться специалисты других предприятий страны. (А. И. Лысенко)



Освоение новых компьютеров в АО «РМ»



Члены Совета директоров ОАО «Рыбинские моторы» А. С. Новиков и В. И. Воскобойникова (справа) на международном авиасалоне МАКС-99

ДН-200. ДВИГАТЕЛЬ НОВИКОВА

В 1994 году правительством была утверждена «Комплексная программа создания авиации общего назначения (АОН) в РФ», которая предусматривала действие практически всех предприятий авиационной промышленности в разработке и поставке на серийное производство объектов АОН. Одним из пунктов этой Программы были опережающие работы в области создания комплектов изделий для воздушных судов АОН – двигателей, авионики, агрегатов, наземного оборудования и т. д.

Ставилась задача создания лёгких поршневых двигателей для АОН. У нас в стране всегда ощущалась узость номенклатурного ряда авиационных поршневых двигателей для гражданской авиации. В производстве были звездобразные двигатели М-14П и несколько их модификаций, не считая единичного производства других бензиновых двух- и четырёхтактных двигателей.

В РКБМ в то время благодаря поддержке генерального конструктора А. С. Новикова уже имелся определённый опыт работы с поршневыми двигателями, был ряд экспериментально-исследовательских стендов и установок в ЭИО для исследования рабочего процесса, процессов впрыска топлива, смесеобразования и сгорания топливно-воздушной смеси в замкнутом объёме камеры сгорания. Для реализации этих требований было принято решение по разработке дизельного базового двигателя ДН-200 мощностью 200 л. с. Кстати, название он получил благодаря сочтению двух слов: «двигатель Новикова».

Работы, начатые в РКБМ, были привязаны к самолёту Як-112. Они вельсь по техническому заданию и по договору с ОКБ им. А. С. Яковлева. В ТЗ на ДН-200 были заданы следующие основные требования:

- максимальная мощность 200 л. с.;
- номинальная мощность 170 л. с.;
- крейсерская мощность 140 л. с.;
- удельный расход топлива на крейсерском режиме < 0,17 кг топлива/л. с.ч.

Разработанные в Рыбинске эскизный и рабочий проекты были успешно защищены в ОКБ им. А. С. Яковлева. Одним из условий проектирования двигателя ДН-200 была взаимозаменяемость с двигателем ТСМ-10-360Е5 американской фирмы Teledayn Continental Motors в части габаритно-установочных размеров, который также предполагалось устанавливать на этом самолёте.

Для примерки двигателя в отсеке самолёта Як-112 был изготовлен габаритно-массовый макет двигателя. С макетом, который после макетирования в самолёте был доработан для проведения выставочно-маркетинговой кампании для других воздушных судов АОН, связан один интересный случай.

На международной выставке «Авиадвигатель», проходившей на ВДНХ, РКБМ выставило несколько образцов авиадвигателей своей разработки, в том числе и ДН-200. Я участвовал в этой выставке в качестве представителя РКБМ.

Интерес к ДН-200 был очень большой, так как отечественное поршневое двигателестроение для АОН только начало развиваться. К нашему стенду несколько раз подходил иностранец, проявляя интерес к характеристикам двигателя, области его применения, стоимости и другому. В конце выставочного дня он опять подошёл и спросил: «Сколько времени отработал конкретно этот образец?» Я ему ответил, что это макет, он ни часу не отработал, он деревянный. Он провёл пальцем по выхлопному патрубку турбокомпрессора – палец чистый,



Технический директор – генеральный конструктор А. С. Новиков с коллективом разработчиков АД-30 в сборочном цехе

и, ещё больше удивившись, сказал: «А я хотел купить его за любые деньги для своего самолёта, он же дизельный, у нас плохо с бензином».

Большой интерес этот двигатель вызвал и у фирмы Teledayn Continental Motors, как у одного из основных производителей бензиновых двигателей для малой авиации. В РКБМ приезжала делегация этой фирмы во главе с её президентом Д. Биглером для рассмотрения возможных контактов по разработке совместного двигателя для АОН. Однако по объективным причинам сотрудничества не получилось. Техническая сторона дела по ДН-200 на переговорах была оценена очень высоко. Уезжая из Рыбинска, в музей предприятия Дон Биглер оставил запись: «Теперь я понимаю, почему Россия является мировым лидером в конструировании авиационных двигателей: представленные двигатели показывают высокий уровень потенциальных возможностей конструкторского бюро».

Испытания первого опытного образца двигателя производились на специально спроектированном и изготовленном стенде на испытательной базе РКБМ, имитация воздушного винта осуществлялась электродинамометром, специально приобретённым для этой темы. Первые испытания показали правильный подход к выбору схемы двигателя, основным материалам и конструктивным решениям.

Ход работ по двигателю постоянно контролировался руководством предприятия «Рыбинские моторы» (к тому времени РКБМ объединилось с серийным предприятием). На одном из НТС было принято решение о приостановке работ по двигателю ДН-200 – в связи со сложным финансовым положением предприятия и пробуксовкой всего комплекса работ по АОН. Макет



Двигатель ДН-200

двигателя ДН-200 до сих пор находится в музее предприятия и вызывает интерес у посетителей.

Ещё одно направление работ, которому А. С. Новиков, как технический директор – генеральный конструктор, уделял большое внимание, – это расширение номенклатуры выпускаемой продукции. Одним из примеров является разработка в ОКБ-2 и постановка на серийное производство электроагрегата АД-30 мощностью 30 кВт на базе серийно выпускаемого на нашем предприятии промышленного дизеля Д-65АП. Агрегат мог использоваться в качестве резервного и основного источника электроэнергии, поставляться заказчику в стационарном и передвижном вариантах. Серийный выпуск АД-30 был освоен на дизельном заводе предприятия и в дальнейшем – на заводе ПГУ. (А. В. Фигурин)

ПЕРСПЕКТИВНАЯ ТЕМАТИКА. ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЁД, НЕСМОТЯ НА УПРЁК СКЕПТИКОМ

Наземной тематикой мы плотно начали заниматься в 1991 году, используя авиационный двигатель Д-30КУ/КП – самый распространённый двигатель в гражданской авиации на тот момент.

Когда в 1997 году мы объединились с заводом, ряд руководителей предприятия называли меня авантюристом (я тогда был главным конструктором по наземной тематике): никакой электростанции из двигателя Д-30КУ/КП не будет, у него очень низкий КПД. Действительно, КПД был 25 процентов. На это я отвечал:

– Вы поймите, нам нужен не просто электрический КПД, а полный КПД. Поставьте котёл-утилизатор, и получаем КПД уже 82 процента!

Многие тогда смеялись, а Новиков верил, поддерживал: он же понимал перспективу. А те руководители, которые поначалу посмеивались, не поняли значение идеи.

Начинали с Газпрома... Сначала был ремонт нагнетателей. Много пришлось помучиться с поломками лопаток компрессора одного из зарубежных двигателей. К этому времени у нас появилась технология ЭХО, и мы справились с этой проблемой, стали делать лопатки лучше, чем за рубежом.

Первая станция – на мощность 2,5 мегаватта. 1997 год. Выделили бокс, и мы поставили туда изготовленный комплект ГТу-2,5, установили генератор и попробовали работать с ним. Сымитировали работу электростанции. А куда девать вырабатываемую энергию? Построили рядом с цехом целый бокс, напичканный сопротивлениями. Сначала неправильно соединили – сожгли первый бокс. Получили от руководства нагоняй. За неделю восстановили, исправили и запустили. Всё заработало как часы! (В. И. Галигузов)

ПЕРВАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ ГТЭС-2,5

В 1990-е, ещё до объединения с заводом, А. С. Новиков, В. И. Галигузов, А. Ф. Храмин и В. И. Бурмистров активно искали возможности для расширения тематики, чтобы заработать деньги. И вот поиски привели нас в Газпром – организацию, которая имела возможность финансировать большие проекты.

Поняв, что эта тематика (энергетика) для государства становится основной (авиация практически не финансировалась, военную технику на тот момент перестали заказывать), генеральный конструктор А. С. Новиков очень вовремя сориентировал коллектив КБ на работу над ГТД для газовой промышленности. Первым успешным опытом для нас стало создание станции ГТу-2,5, которую создавали под руководством А. С. Новикова и В. И. Галигузова. (Н. А. Буров)

Сердцем теплоэлектростанции ГТЭС-2,5 является газотурбинный двигатель ДО49Р. Он выполнен по обновленной схеме, наиболее полно удовлетворяющей требованиям к качеству вырабатываемой энергии. ГТД имеет встроенный на входе соосный редуктор. Общая компоновка ГТД обеспечивает, при необходимости, в эксплуатации блочную замену ГТД или редуктора, а также отдельных узлов и элементов.





Теплоэлектростанция ТЭС-2, на территории объединения «Рыбинские моторы»



*Визит председателя правления РАО Газпром
Р. И. Вяхирева на «Рыбинские моторы». 1998 г.*



А. С. Новиков и Р. И. Вяхирев. 1998 г.

СОТРУДНИЧЕСТВО С ГАЗПРОМОМ

С А. С. Новиковым мы довели до логического конца работу над первой ГТУ-2,5 – мы запустили эту электростанцию, предварительно продемонстрировав её Газпром.

Глава Газпрома Рем Иванович Вяхирев лично приезжал в Рыбинск, и Александр Сергеевич демонстрировал ему работу станции, рассказывал о перспективах.

Если по ГТУ-2,5 проектирование шло за счёт каких-то старых заделов, то «шестёрку» (6РМ) мы уже начали проектировать на базе Д-30КУ/КП. В дальнейшем совместно с Мострансгазом сделали станцию 4РМ на базе нашего 77-го изделия. Там стоял прекрасный двигатель – двигатель изменяемого цикла. На базе его и создавалась «четвёрка», а затем и «десятки», и морская тематика.

Для Газпрома мы полностью определяли всю идеологию для подземных хранилищ: создавали перекачивающую станцию как раз на базе «четвёрки» и определяли всю её структуру, начиная от двигателя и кончая компрессорами. Была сделана интересная схема, включавшая и систему обслуживания двигателя, и контейнерную систему очистки воздуха – «Циклон» и многое другое оборудование. Всё это закладывалось в те годы под руководством А. С. Новикова. (М. А. Корюков)



ГТД-4

ГПА-4РМ – автоматизированный газоперекачивающий агрегат блочно-контейнерного, либо ангарного исполнения номинальной мощностью 4МВт, работающий в режиме «безлюдной» технологии. Агрегат предназначен для закачки газа на станциях подземного хранения газа (СПХГ) и транспортировки газа по магистральным трубопроводам. В качестве привода агрегата используется газотурбинный двигатель ГТД-4РМ мощностью 4 МВт, разработанный рыбинскими конструкторами на базе газотурбинного двигателя судового применения М-75Р. В 2007 году газоперекачивающий агрегат ГПА-4РМ стал победителем государственной Программы «Российское качество». В 2012 году данный агрегат признан победителем конкурса «100 лучших товаров России».

ГПА-4РМ





Рассмотрение вопросов по ГТД-110





Визит мэра Москвы Ю. М. Лужкова и начальника вооружения ВС РФ генерал-полковника А. П. Ситнова на «Рыбинские моторы». Генеральный конструктор А. С. Новиков рассказывает гостям о перспективных разработках предприятия

РАЗВИТИЕ НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ

В ранге технического директора – генерального конструктора АО «Рыбинские моторы» Александр Сергеевич убедил руководство объединения развивать новые сферы деятельности, а именно наземную тематику. Так на предприятии появились новые разработки: наземные энергетические установки от 2,5 до 110 Мвт, ДО49Р, ГТД-6/8РМ, ГТД-110. Первая энергоустановка ДО49 была изготовлена и смонтирована на территории предприятия в 1998 году.

А. С. Новиков добился у заказчика принятия в 1998 году решения о возобновлении производства в России и проведении ОКР по модернизации изделий для БПЛА в АО «Рыбинские моторы». В результате были получены ТТЗ и заключены госконтракты на разработку ГТД для БПЛА.

Работа в КБ в это время «кипела», люди нередко оставались вечерами, работали в выходные. Это был коллектив единомышленников – конструкторов, технологов, рабочих, нацеленных на получение максимального результата.

А. С. Новикову, в силу ряда обстоятельств, не удалось довести до логического завершения все ОКР, принятые в 1990-е годы в работу. Но коллектив КБ с успехом выполнил поставленные генеральным конструктором задачи. В результате турбовинтовой двигатель ТВД-1500 получил сертификат типа АРМАК в 2002 году, турбовальный двигатель РД-600В был сертифицирован в 2003 году. Энергоустановки 2,5 Мвт, 6/8 Мвт изготавливаются серийно и работают во многих регионах РФ, прежде всего в Сибири и северных районах России. Газотурбинные двигатели для нужд флота – М75РУ и М70ФРУ – успешно прошли ГСИ и переданы в серийное производство. Двигатели для БПЛА также успешно прошли ГСИ в 2002–2003 годах и поставляются серийно заказчику.

Для всех руководителей, специалистов РКБМ, работавших с А. С. Новиковым, приятно осознавать, что всё задуманное им было воплощено в жизнь его коллегами.
(А. С. Земсков)

ЮБИЛЕЙ СОБИРАЕТ КОЛЛЕГ И ДРУЗЕЙ

Юбилей отца в апреле 1999 года проходил во Дворце культуры «Авиатор». «Рыбинские моторы» готовились всем коллективом. Было организовано целое шоу – начиная с выступления детей из детского сада и заканчивая серьезными поздравлениями крупных руководителей – с пред-приятий авиационной отрасли, Министерства обороны, Правительства России. Гости прилетели со всей страны. Я думаю, это показатель того, что люди к нему очень хоро-шо относились, ценили и уважали как профессионала.

Отец сидел в первом ряду зрительного зала, а со сце-ны звучали поздравления. По-доброму все говорили. Конечно, многие приехали не с пустыми руками. Отцу вручали грамоты, дипломы, сувениры. А накануне этого мероприятия телефон буквально разрывался от звонков. На предприятие шли многочисленные поздравительные телеграммы... (Л. А. Новикова)



Генерального конструктора А. С. Новикова поздравляет генеральный конструктор В. М. Чепкин



Генеральные конструкторы А. С. Новиков и А. А. Саркисов (в центре)



Поздравления от генерального конструктора С. В. Михеева



Добрые слова в адрес юбиляра со сцены Дворца культуры «Авиатор» от дочери и внука

Уважаемый Александр Сергеевич!

От имени вертолечников фирмы КАМОВ сердечно поздравляю Вас со знаменательным юбилеем – 50-летием со дня рождения.

Пройденный Вами трудовой путь от слесаря-сборщика, затем равного инженера до Генерального конструктора авиационистов вызывает глубокое уважение. И, очевидно, это произошло благодаря Вашим выдающимся качествам: обширным техническим знаниям, организаторским способностям и грандиозной творческой энергии.

Ваши заслуги в создании многих типов авиационных двигателей широко известны. Вы являетесь сейчас не только Генеральным конструктором огромного предприятия, но и крупным ученым в области двигателестроения.

Мы видим Вашу большую заслугу в неустанной заботе о кадрах, в сокращении в тяжелое время для нашей промышленности мощного количества двигателестроителей. Нам импрессионно также Ваши человеческие качества: приветливость, доброжелательность, напористость, спортивный характер.

Наше плодотворное сотрудничество продолжается более 15 лет. С первых наших встреч – Вы приняли личное участие в разработке нового авиационного двигателя для вертолета Ка-62.

В двигателе РД-600В применяем передовые технические и технологические решения. Сегодня это самый современный российский вертолётный двигатель.

Доводка двигателя идет в непростое время, в сложной финансовой ситуации. Но мы уверены, что Ваша мудрость, железная воля, высокие организаторские способности и умение решать задачи в сложных условиях приведут к реализации заложенных в двигатель выдающихся технических характеристик. Мы верим в возрождение нашей авиации, верим, что наше сотрудничество будет усугубляться и расширяться.

Уважаемый Александр Сергеевич, Вы находитесь в расцвете жизненных и творческих сил, и вперед Вас ждут новые свершения во славу Российской авиации. Желаем Вам крепкого здоровья на долгие годы и личного счастья.

Генеральный конструктор

С.В. Михеев

Дорогой Александр Сергеевич!

Привите самые искренние поздравления от коллектива института и от меня лично с Вашим славным юбилеем – 50-летием со дня рождения.

Ваш жизненный путь – пример неустанного труда и непрерывного самоусовершенствования, заслуженно привнесший Вас в руководство такой организации, как ОАО «Рыбинские моторы», в которой Вы стали Генеральным конструктором еще в 1993 г. и продолжаете оставаться самым молодым Генеральным конструктором в авиационистелестроении.

Прежде после окончания РИИ в 1972 г. в коллектив Рыбинского конструкторского бюро моторостроения РКБМ, возглавлявшегося в те времена заместителем, Главными конструкторами – В.А. Добрыниным и П.А. Колесовым, Вы активно участвовали в разработке многих двигателей для самолетов Т-4, Ту-144, М-17, Ан-74, Як-36, Як-38.

Возглавив РКБМ, Вы, согласно коопируемому заданию, развернули ряд новых направлений, потребовавших реализации серьезных передовых идей в области рабочего процесса и конструкции авиационных двигателей (ТВД-1500, РД600 В, ДН 200, 64 М и др.).

Во всех этих работах специалисты ЦИАМ оказывали деятельную научно-техническую помощь, принимая активное участие в совершенствовании сложных установок и доводе совместно с Вами данных двигателей до требуемых параметров, поэтому мы считаем важной составляющей такой деятельности традиционное сотрудничество ЦИАМ с ОАО «Рыбинские моторы».

Высокой оценки заслуживают также Ваши знания и наше умение время осуществлять реконструкцию производственно-наследственной базы ОАО «Рыбинские моторы».

Ваша деятельность в качестве Технического директора и Генерального конструктора ОАО «Рыбинские моторы» успешно сочетается с научно-педагогической в Рыбинской Государственной авиационно-технологической Академии.

Мы высоко ценим Ваши человеческие качества, которые снискал Вам широкий круг друзей, знаем какою заботливым супругом и делом Вы являетесь.

Ваше знание, опыт и талант руководителя создали Вам заслуженный авторитет в научном мире в кругах авиационистелестроителей. Это отражено в избрании Вас действительным членом Академии Транспорта РФ и Академии проблем качества РФ.

Разрешите еще раз поздравить Вас с юбилейной датой и от души пожелать Вам дальнейших творческих успехов.

Крепкого Вам здоровья и неиссякаемой бодрости духа.

Начальник ЦИАМ

В.А. Скубин

УВАЖАЕМЫЙ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ!

КОЛЛЕКТИВ АВАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА ИМЕНИ С.В. ИЛЬЮШИНА ОТ ВСЕЙ ДУШИ ПОЗДРАВЛЯЕТ ВАС СО ЗНАМЕНАТЕЛЬНОЙ ДАТОЙ И ВАШЕЙ ЖИЗНИ – 50-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ.

ПРОЙДЕННЫЙ ВАМИ ПУТЬ ОТ СЛЕСАРЯ-СБОРЩИКА ДО ГЕНЕРАЛЬНОГО КОНСТРУКТОРА АВАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ОБОГАТИЛ ВАС БОЛЬШИМ ОПЫТОМ СОЗДАНИЯ, ИСПЫТАНИЙ И СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА АВАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ.

БОЛЕЕ 30 ЛЕТ СВОЕЙ ЖИЗНИ ВЫ ПОСВЯТИЛИ РОССИЙСКОЙ АВАЦИОННОЙ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ И ТРЕБОВАТЕЛЬНОГО РУКОВОДИТЕЛЯ, УМЕЮЩЕГО ОПЕРАТИВНО ПРИНИМАТЬ ВЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО СОЗДАНИЮ НОВЫХ ОБРАЗЦОВ АВАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И ВООРУЖЕНИЯ.

МЫ ЗНАЕМ ВАС КАК ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННОГО СПЕЦИАЛИСТА, ПРИНЦИПИАЛЬНОГО И ТРЕБОВАТЕЛЬНОГО РУКОВОДИТЕЛЯ, УМЕЮЩЕГО ОПЕРАТИВНО ПРИНИМАТЬ ВЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО СОЗДАНИЮ НОВЫХ ОБРАЗЦОВ АВАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И ВООРУЖЕНИЯ.

ПРОСТОТА И СКОРОМНОСТЬ В СОЧЕТАНИИ С ВЫСОКОЙ КОМПЕТЕНТНОСТЬЮ И ТРУДОЛЮБИЕМ СПИСКАЮТ ВАМ БОЛЬШОЕ УВАЖЕНИЕ И АВТОРИТЕТ В СПЕЦИАЛИСТОВ И РАБОТНИКОВ АВАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

В ЭТОТ ТОРЖЕСТВЕННЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛАЕМ ВАМ, УВАЖАЕМЫЙ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ, КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ, СЧАСТЬЯ, СЕМЕЙНОГО СЛАДКОЛЮБИУ И ДАЛЬНЕЙШИХ УСПЕХОВ В ДЕЛЕ СТАНОВЛЕНИЯ АВАЦИОННОЙ НАПЕВ РОДИНЫ.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР Г. НОВОЖИЛОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР К. ЛИВАНОВ



Государственное унитарное предприятие
«АВИАД ИМЕНИ В.К.ИЛЬЮШИНА»
Санкт-Петербург



Технический директор – Генеральный конструктор
ОАО «Рыбинские моторы»
Николай Александр Сергеевич

Уважаемый Александр Сергеевич!

Моторостроители с берегов Невы сердечно поздравляют Вас со знаменательным юбилеем – 50-летием со дня рождения.

В это непростое для нашей страны время благодарю Ваши организаторские способности, широту и ориентированность технического мышления конструктора. «Рыбинские моторы» продолжают успешно работать на благо отечественной авиации, постоянно расширяя сферу своей деятельности.

Нам особенно приятно поздравить Вас, поскольку налаживается между нашими предприятиями тесное сотрудничество, во многом обусловленное Вашими деловыми качествами и Вашим человеческому общению.

Желаем Вам, дорогой Александр Сергеевич, большого личного счастья и доброго здоровья.

Генеральный конструктор

А.А. Сарысов





*На праздновании юбилея
выступает губернатор
Ярославской области А. И. Лисицын*



*В дар от начальника вооружения – заместителя
главнокомандующего ВВС генерал-лейтенанта Ю. П. Клишина –
флаг Военно-воздушных сил России*





Техническому директору –
Генеральному конструктору
ОАО «Рыбинские моторы»
А.С.Новикову

Уважаемый Александр Сергеевич!

В день Вашего пятидесятилетия примите самые сердечные поздравления с юбилеем и пожелания доброго здравья и благополучия!

Ваш жизненный и творческий путь целиком связан с г.Рыбинском – конструкторским бюро моторостроения, заводом двигателестроения, авиационно-технологическим институтом. Начав слесарем-сборщиком, Вы достигли высоких ступеней в науке, технологии, организации опытного и серийного производства, приняли участие или возглавили разработку конструкций ряда перспективных авиационных, судовых двигателей, энергетических установок.

Пятьдесят лет – пора творческого расцвета. Впереди у Вас немало возможностей и времени для полноценной жизни и работы. Пусть Вам сопутствует удача, окружают верные друзья и соратники, счастливая семья!

Ваш,

И.Зараменский,
полномочный представитель
Президента Российской Федерации
в Ярославской области



ПРАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Генеральному конструктору
ОАО «Рыбинские моторы»
А.С.НОВИКОВУ

№ 02 - 100000 - 1992 г.
№ 146000-07
г. Москва

Уважаемый Александр Сергеевич!

От имени Правительства Российской Федерации и от себя лично сердечно поздравляю Вас со знаменательной датой – 50-летием со дня рождения.

Вся Ваша трудовая деятельность неразрывно связана с созданием авиационных двигателей, с решением сложных технических и организационных вопросов их разработки, обеспечения серийного выпуска и эксплуатации.

Вам внесли значительный вклад в решение крупных научно-технических проблем при проектировании и выпуске в производство уникальных авиационных двигателей для самолетов Т-4, Ту-144, М-17, Як-41. Проведенные под Вашим руководством разработки турбовинтового и турбовального двигателей для нового поколения самолетов и вертолетов, судовых газотурбинных двигателей, энергетических установок на базе авиационных соответствуют самым высоким требованиям по уровню своих характеристик и находят широкое применение в авиации и народном хозяйстве.

Плодотворная производственная, научная и преподавательская деятельность, интуитивная и настойчивость в решении сложных вопросов, глубокое знание дела, сочетавшиеся с чутким отношением к людям, уравновешенностью и отзывчивостью,нискаем Вам заслуженный авторитет и уважение.

В день Вашего юбилея от всей души желаю Вам, Александру Сергеевичу, крепкого здоровья на долгие годы, семейного благополучия, творческих успехов и новых достижений на благо Родины.

Первый заместитель Председателя
Правительства Российской Федерации

Ю.Масленников



УДОСТОВЕРЕНИЕ

Новиков

Александр Сергеевич

приказом Директора Федеральной
авиационной службы России
от "5" апреля 1992г. № 00/2

награжден награжден знаком
"Отличник авиационного транспорта"

Директор
Федеральной
авиационной
службы
России



УДОСТОВЕРЕНИЕ № 5284

НОВИКОВ

АЛЕКСАНДРУ СЕРГЕЕВИЧУ

награжден награжден знаком

«ПОЧЕТНЫЙ ДИРЕКТОР»

за большой вклад в развитие авиационной промышленности

Руководитель Дирекции
авиационной и транспортной
промышленности
Приморского края

А.Н.Клишнев

1992 г. № 32/ж



Глубокоуважаемый Александр Сергеевич!

Коллектив Государственного научного центра «Всероссийский институт авиационных материалов» сердечно поздравляет Вас в день Вашего юбилея.

Неустанно поднимаясь как специалист и руководитель, Вы проложили путь от слесаря-сборщика до Генерального конструктора, завоевав авторитет в среде научно-технической общности.

Доктор наук, действительный член двух Академий – своим высоким талантом Вы обязаны только незаурядным способностям, целеустремленности и трудолюбию.

При Вашем участии разработаны двигатели почти всех ведущих авиационных КБ страны, в том числе для сверхзвуковых самолетов Ту-144, Т-4 и Як-41, высотного самолета-разведчика, самолета-амфибии, подморские двигатели для самолетов вертикального взлета и многие другие.

Ваши разработки конструкции турбовентиляторного и турбовального двигателей, по своим техническим характеристикам отвечающих самым высоким требованиям.

Двигатель – сердце самолета, от его работы зависит жизнь человека и жизнь машины, поэтому особое внимание на Вашем предприятии уделяется ресурсу и надежности серийных изделий.

На плечи работников Вашего поколения легла нелегкая задача организации производства в перестроечные времена перестройки общества. Ваши знания, умения и опыт помогают Вам в сотрудничестве с ведущими авиафирмами мира, достойно представлять нашу страну на авиасалонах, семинарах, симпозиумах.

Нам приятно работать с Вами – творческой, создающей личность, и одновременно глубоко интеллектуальной человеком.

Мы надеемся на творческие контакты и с нашим институтом, ибо новые материалы – область новых самолетов и двигателей.

50 лет – ник творческой активности человека. Давайте наши надежды сохранить молодую энергию, реализовать все свои идеи, воспитать достойных учеников.

Будьте здоровы, счастливы и удачны! Многие годы во имя отечественной Науки!

Генеральный директор ГИИ Р.Ф. ВИАМ
член-корреспондент РАН, профессор

Е.И. КАКОВ

МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Уважаемый
Александр Сергеевич!**

Командование и личный состав Военно-воздушных сил Российской Федерации сердечно поздравляют Вас с юбилеем, 50-летием со дня рождения.

Более 30 лет своей жизни Вы посвятили авиации, пройдя большой путь от слесаря-сборщика до Генерального конструктора, руководителя предприятия.

Ваши организаторские способности, огромное трудолюбие, энергичность с высочайшей инженерной эрудицией и способностью видеть перспективу внесли Вам заслуженный авторитет в Военно-воздушных силах России.

Мы знаем Вас как ученого, внесшего большой вклад в решение сложных технических и научных проблем авиационного двигателестроения.

Под Вашим руководством, в обстановке сложных экономических преобразований, в ОКБ «Рыбинские моторы» продолжали вестись работы по созданию новых высокоэффективных авиационных двигателей для самолетов и вертолетов нового поколения.

Мы высоко ценим Ваши усилия, направленные на обеспечение боевой готовности и сохранения боевого потенциала авиации Военно-воздушных сил России.

Искренне желаем Вам, уважаемый Александр Сергеевич, крепкого здоровья, большого личного счастья, а также успехов в Вашей многогранной деятельности.

Глубококомандующий
Военно-воздушными
силами
генерал-полковник авиации



А. Корзун

ПОЧЕТНАЯ ГРАМОТА

НАТРАВАДАНТОС

РИНСКО АУДИЦИОНО СПЕЦИЈИТИ

технички директор – генерални конструктор ОКБ «Рыбинские

моторы» за болен лични вклад в развитије авиационног двигателостројства,

изумотворила, изумотворила професионални труд и в успеху

50-летием со дня рождения.

МИНИСТР



Семин
К.И. Попов

Москва, 1998 г.

Тост за юбиляра поднимают генерал-лейтенант Ю. П. Клишин, губернатор Ярославской области А. И. Луцицын и генерал-полковник А. П. Ситнов



Уважаемый Александр Сергеевич!

Приветие и искренний поздравляют Вас со знаменательной датой – пятидесятилетием со дня рождения.

Окончив Рыбинский авиационно-технологический институт более 26 лет назад, Вы всю свою трудовую и научную деятельность посвятили служению Авиации, ставая ее с одной из ведущих предприятий России - ОАО «Рыбинские моторы».

Начав рабочую биографию в 1966 году сварщиком-сборщиком, Вы последовательно прошли по всем служебным ступеням до Генерального конструктора авиационных двигателей.

Обладав широкой научной эрудицией, огромным потенциалом инженерных знаний и большими организаторскими способностями, самостоятельностью мышления и значительной работоспособностью, Вы внесли значимый вклад в область авиационнестроения, создания своей научно-конструкторской школы.

При Вашем активном участии были разработаны авиационные двигатели для сверхзвукового бомбардировщика Я-4, самолетов ЯУ-144, М-17, подъемные двигатели для самолетов вертикального взлета Як-36, Як-38, турбореактивные двигатели для Ан-74 и вертолета А-40.

Вами разработаны идеология и конструкция турбореактивного двигателя УРД-1500 и турбореактивного ТД-600В, соответствующих самым высоким требованиям по уровню своих характеристик для применения на самолетах и вертолетах, широко используемых в различных отраслях народного хозяйства, в Армии и на Флоте.

Под Вашим руководством разрабатывались новые направления по разработке судовых УРД для ВМФ, по созданию энергетических установок на базе серийно выпускаемых двигателей.

Акмоульничная деловая и творческая конкуренция наших предприятий дает плодотворные результаты по созданию новейших образцов авиационных и служит примером высокопроизводительности и научно-технических связей двух государств.

В день Юбилея желаем Вам, Александр Сергеевич, крепкого здоровья, счастья, благополучия и дальнейших успехов в научной и трудовой деятельности.

Генеральный директор,
Президентская правления
Запорожского ОАО «Мотор Сич»

В.А.Топушнев

В.А.Топушнев

Президентская программа

А.И.Луцицын

А.И.Луцицын

Уважаемый Александр Сергеевич!

Принимая самые искренние и добрые поздравления в день Вашего 50-летия со дня рождения.

Вся Ваша активная творческая жизнь посвящена великому делу – созданию качественного авиационнестроения.

Приусерие Вым злияная талантливостью, широким кругом знаний, глубокой научной проработкой вопросов создания и развития авиационных двигателей обеспечили успех в нелегкому делу авиационных компаний, которые существуют в условиях жесточайшей конкуренции.

Достижения Вым высокие результаты – это закономерный итог, базирующийся на болевшем практическом опыте и глубоком знании, предприимчивых подходе к решению поставленных задач. Огромные знания своего дела и Ваша перфекционистская зоркость делают Вым заслуженный авторитет как в нашей стране, так и за ее пределами.

Ваша принципиальная деятельность успешно сочетается с научно-педагогической. Под Вашим авторством вышло в свет более ста научно-технических трудов и изобретений.

В этот знаменательный для Вас день искренне Вым сердечно приветствовать и надежды на дальнейшую плодотворную сотрудничество.

От всей души желаю Вам, уважаемый Александр Сергеевич, крепкого здоровья, долгих лет жизни, семейного благополучия и дальнейших творческих успехов в деле укрепления оборонного потенциала нашей Родины.

С искренним уважением
НАЧАЛЬНИК ВОПРОСОВ ВОПРОСОВ СМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

информационный

А.П.Ситнов

А.П.Ситнов

9 апреля 1999 года



А. С. Земсков и А. В. Фигурин поздравляют
А. С. Новикова с юбилеем



Подарок от коллег и друзей вручает А. Ф. Храпкин



Коллективное поздравление в службе генерального конструктора



ГЛУБОКОУВАЖАЕМЫЙ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ!

Примите искренние и сердечные поздравления от Международного Конгресса промышленников и предпринимателей, а также от меня лично, в связи с заманчивой для Вас датой - пятидесятилетием со дня рождения!

Нынешний юбилей - хороший повод не только перечислить страницы Вашей неординарной биографии, но и порадоваться вместе с друзьями и близкими расцвету Ваших по-прежнему уникальных творческих и человеческих возможностей. За плечами у Вас уже более 30 лет напряженной работы в прославленном трудовом коллективе - объединении «Рыбинские моторы», плодотворная научная и общественная деятельность.

Пройдя нелегкий путь от слесаря-сборщика до генерального конструктора, доктора наук и академика, Вы внесли огромный вклад в развитие отечественного двигателестроения, решение многих сложных проблем в области авиации, энергетике и транспорте, интеграции фундаментальных и прикладных исследований. И сегодня, Вы неустанно трудитесь, свои силы, сердце и ум отдавая безвозмездно делу укрепления возможностей Отчества, активно способствуете решению задач, определяющих долгосрочное развитие экономики нашей Родины. Без сомнения, впереди у Вас новые достижения и весомые свершения.

Ваши творческие по работе, коллегам в России и зарубежных странах, многочисленные ученики высоко ценят присутствие Вам широту кругозора, умение с выверенными научными позиций рассматривать глобальные проблемы и конкретные вопросы, находить нестандартные и оптимальные пути их решения, Высшая личная нравственная оценка - физическая крепость, готовность всегда и бескорыстно прийти на помощь, внимание и любовь к людям - списали Вам заслуженное уважение и авторитет.

В славный день юбилея желаю Вам, дорогой Александр Сергеевич, неиссякаемых творческих сил, новых успехов в Вашей деятельности!

Счастия и бодрости, благополучия и крепкого здоровья Вам и Вашей семье на долгие годы!

Председатель Совета Международного Конгресса промышленников и предпринимателей,
Председатель Совета директоров ОАО «Рыбинские моторы»

В.К. Глухих
09 сч. 99г.

В.К. Глухих



Поздравление юбиляру – от А. Я. Княвеля



Слова поздравления и сувенир от И. И. Бабича

**УВАЖАЕМЫЙ
Александр Сергеевич!**

От имени коллектива и руководства ОАО «Перескинский моторный завод» и ОАО «Аннадвигатель» сердечно поздравляем Вас с 50 - летием со дня рождения!

В этот торжественный день мы с большим удовольствием отмечаем, что вся Ваша деятельность связана с Рыбинским конструкторским бюро машиностроения и заводом «Рыбинские моторы», сохранен и приращен авантюризм направленности производства, а начиная с 1993 года избраны новые направления, такие как разработка судовых ГД для ВМФ, малоразмерных двигателей для беспилотных ПА, создание энергетических установок.

Мы знаем Вас, Александр Сергеевич, как человека широкой эрудиции, талантливого руководителя и ученого, широко известного в авиационном мире. Вашу работу отличают творческая инициатива, талант организатора, умение работать с людьми, смелость в принятии решений и требовательность к их исполнению.

Наряду с производственной деятельностью мы высоко ценим Вашу большую научно - педагогическую работу в Рыбинской Государственной авиационно - технологической академии по подготовке инженеров и научных кадров, где Вы являетесь заведующим кафедрой «Аннадвигатель».

Мы выражаем уверенность, что совместная деятельность наших коллективов при Вашем участии будет содействовать дальнейшему развитию авиационного двигателестроения в нашей стране.

Желаю Вам, Александр Сергеевич, доброго здоровья, многих лет плодотворной работы, личного счастья и семейного благополучия.

Генеральный директор

Генеральный конструктор

9 апреля 1999 г. г.Перль

Ю.Е. Рашинский
А.А. Милоцкий



Поздравление от начальника отдела САПР
В. П. Лямукова

21 декабря 1996 года общим собранием акционеров были внесены изменения в устав ОАО «РМ», связанные с целым рядом принципиальных вопросов:

- с увеличением численного состава Совета директоров;

- с передачей права избрания единоличного исполнительного органа общества (генерального директора) и досрочного прекращения его полномочий из компетенции общего собрания акционеров в компетенцию Совета директоров АО в соответствии с требованиями указа Президента РФ № 1210 от 18. 08. 1996 г.

Данный указ и бесконтрольность генерального директора ОАО «РМ» В. И. Шелгунова в вопросах формирования значительных пакетов акций предприятия заинтересованными структурами, привлечёнными извне, привели к возможности отстранения Валерия Ивановича от должности генерального директора решением Совета директоров предприятия.

А. С. Новиков в сложившейся ситуации подал заявление о досрочном сложении своих полномочий председателя Совета директоров ОАО «РМ». Являясь техническим директором – генеральным конструктором и членом совета директоров ОАО «РМ», Александр Сергеевич сосредоточил свои усилия на реализации промышленных программ предприятия путём внедрения новой научно-технической политики, комплексной модернизации и технического перевооружения производства.

Разница во взглядах на перспективы развития ОАО «РМ» и пути достижения стоящих перед коллективом задач, «перестроенная идеология», принципы руководства предприятием, нецелое использование финансовых средств вновь избранным генеральным директором сделали невозможным продолжение трудовой деятельности Александра Сергеевича на предприятии.

Коллектив «Рыбинских моторов» не был посвящён в «трудовые споры» генерального и технического директоров, поэтому увольнение Александра Сергеевича и переход его на работу во ФГУП «РСК МиГ» для многих стали полной неожиданностью. (Н. М. Новикова)

Декабрь 1999-го стал последним месяцем нашей с А. С. Новиковым работы в КБ «Рыбинских моторов». Мы ушли одновременно. Мы не восприняли тех перестроенных методов, той идеологии, которую выработало и стало претворять в жизнь руководство предприятия. Уверен, Александр Сергеевич ни за что не решился бы на такой шаг, если бы не было серьёзных оснований. Он не мог поступиться своими принципами.

Для нас начался новый этап жизни. Я переехал в Санкт-Петербург главным конструктором энергоблока по изготовлению малогабаритной турбины в корпорацию «Энергомаш». А. С. Новиков – в авиастроительную корпорацию РСК «МиГ», в состав которой входили заводы им. Климова (Санкт-Петербург), «Красный Октябрь» им. Чернышёва (Москва) и ряд других. Он не мог остаться без большого дела. (В. М. Шурманов)

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ – САМОЛЁТЫ

У отца всегда «первым делом – самолёты», двигатели, а всё остальное – потом.

Когда стало известно, что он собирается уходить с «Рыбинских моторов», ему сразу предложили работу в РСК «МиГ».

Конечно, он переживал свой уход. Рыбинск – город маленький, все про всех знают. Здесь друзья, родственники. Всё было отлажено, всё было близко. Они с мамой только переехали в новую квартиру, обустроили её. Наконец-то! И надо было всё бросить и начать жить сначала, в другом городе. И надо было иметь мужество принять такое решение. Отцу шёл 51-й год – всё-таки не 30, когда можно ещё многое начинать с чистого листа. Тем не менее он сказал:

– Я не могу поступиться своими принципами. (Л. А. Новикова)

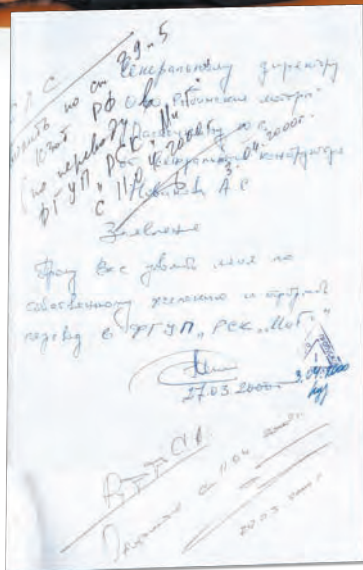
ОАО «Рыбинские моторы»,
на переднем плане – сборочный цех № 6





Жизнь Александра Сергеевича – это пример того, как следует воспринимать любую сложную ситуацию, пример принципиальности, умения прощать всех тех, кто просто не понял или не захотел понять его летящие впереди времени мысли.

Он не боялся встать и уйти, закрыв за собой дверь, когда видел, что ему будет некомфортно работать, придётся поступаться принципами. При этом порой он многое терял, что сам прекрасно понимал, но искренне верил в то, что в этой жизни всё можно преодолеть, было бы желание двигаться вперёд, несмотря ни на что! (Н. М. Новикова)



«Я СВОЮ ЗАДАЧУ ВЫПОЛНИЛ»

Я ушёл из КБ в 2000 году. Считаю, что свою задачу выполнил – КБ не только сохранилось, но и получило развитие. Тематика была определена. В 2002 году уже начались государственные испытания по судовым двигателям и по двигателям для БПЛА. Эти изделия были практически доведены при моём руководстве. Большой объём работ был сделан по вертолётному двигателю РД-600В, и работы были близки к завершению.

Когда я ушёл из ОАО «Рыбинские моторы», Колесов ещё был жив. «Новиков со своей задачей справился», – сказал Пётр Алексеевич, и это для меня дорогого стоит. (А. С. Новиков)

*Из характеристики А. С. Новикова
к награждению орденом Дружбы (в 1994 г.)*

12. Характеристика с указанием конкретных заслуг представляемого к награждению.

Новиков Александр Сергеевич начал свою трудовую деятельность в ОАО «Рыбинские моторы» в 1966 году и выдвинул от склада сборщика до Технического директора – Генерального конструктора ОАО «Рыбинские моторы».

В 1972 году без отрыва от производства окончил Рыбинский авиационный технологический институт. В 1981 году защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук, а в 1992 году защитил диссертацию на соискание ученой степени доктора технических наук.

В 1983 году Новиков А.С. избран действительным членом Академии транспорта Российской Федерации, а в 1994 году избран действительным членом Академии проблем качества Российской Федерации.

С июля с 1971 года на инженерных должностях, от инженера-конструктора – расчетчика Новиков А.С. прошел путь стремительного роста, последовательно занимая должности начальника расчетно-исследовательского отдела, заместителя и первого заместителя Главного конструктора.

В этот период при активном участии Новикова А.С. проведены работы по разработке следующих авиационных двигателей:

- РД-33-41 – многорегимный двигатель для сверхзвукового бомбардировщика Т-1 Генерального конструктора П.О.Сухова;
- РД-33-51А – двигатель для сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144 Генерального конструктора А.А.Туполева;
- РД-33-51В – двигатель для высотного самолета-разведчика М17 конструктора ОКБ им Маскеева;
- РД-33-51ВВ – подъемный двигатель для палубного самолета вертикального взлета и посадки Як-36;
- РД-33-100В – тоже для самолета Як-36;
- РД-33В – бусторный двигатель для самолета Ан-74 и самолета-амфибии А-40;
- РД-33В – подъемный двигатель нового поколения для сверхзвукового самолета вертикального взлета и посадки Як-41;

В 1988 году Новиков А.С. был избран трудовым коллективом ОКБ Главным конструктором, а в 1993 году вышестоящим коллективом Министерства оборонных отраслей промышленности ему было присвоено звание «Генеральный конструктор».

Под руководством Новикова А.С. был выполнен большой объем работ по всей разрабатываемой тематике. В 1982 году он возглавлял работы по проведению Государственных испытаний изделия БОА. Будучи руководителем ОКБ, внес решающий вклад в разработку и освоение нового поколения авиационных двигателей.

Новиков А.С. разработал идеологию и конструкцию турбовентуриного двигателя ТВД-1500

Самостоятельного самым высоким требованиям по уровню своих характеристик.

В настоящее время турбовентуриный двигатель для вертолета Ка-62, а также для самолета амфибии «Як-41» успешно проходит летные испытания. Эти работы находятся на завершающей стадии (Этап сертификации).

Турбовентуриный двигатель ТВД-1500 разработан для применения на самолетах местных воздушных линий Ан-38, Ан-38А, «Грач», Бе-32.

С 1993 года под руководством Технического директора – Генерального конструктора Новикова А.С. развернуты основные направления по разработке:

- турбинных газотурбинных двигателей М75Р, М700Р

Диапазон профессиональной деятельности Технического директора – Генерального конструктора Новикова А.С. характеризуется всеохватывающей тематикой в интересах Министерства обороны и гражданской авиации. На базе ОКБ созданы двигатели Д049 (создан энергостроитель ГТУ-2500 (ИЧ-2,5 МВт), на завершающей стадии находится контракт на государственные испытания НвМ на базе созданной кооперативаемого двигателя Д30КУ-154М.

Значительное внимание Технический директор – Генеральный конструктор Новиков А.С. уделяет работам по освоению ресурса и надежности серийно выпускаемых двигателей Д30КУ, Д30КУТ, Д30КУ-154М для самолетов ИЛ-76, ИЛ-76В и Ту-154М, а также технической реконструкции и развитию производственной базы ОАО «Рыбинские моторы».

Производственная деятельность А.С.Новикова успешно сочетается с научной. Он автор 03 научно-технических трудов и 19 изобретений.

Вместе с супругой –технической деятельностью Новиков А.С. постоянно ведет научную-педагогическую деятельность в Рыбинском Государственном авиационном институте, являясь профессором кафедры «Авиационные двигатели».

Благодаря многому деятельности Новикова А.С. занимает сотрудничество с ведущими авиационными фирмами ведущих мировых государств (США, Франция, Англия, Германия, Италия, Канада, Индия, Китай, Корея и др.). Он является участником различных отраслевых и зарубежных авиационных семинаров и симпозиумов, регулярно проводит деловые контакты с руководителями и ведущими специалистами зарубежных фирм.

Новиков А.С. имеет диплом и научное звание А.С.Новикова создатели огромной авторитет в авиационном мире.

В настоящее время Новиков А.С. продолжает в себе и в коллективе, выдвигая и работая в отношении с организационно-пользователями авиационных авторитетов и уважением.