

УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ ТАЛАНТ ГЕНЕРАЛЬНОГО КОНСТРУКТОРА

Листая мысленно страницы истории Рыбинского конструкторского бюро моторостроения, я нелегко вспоминаю слова из песни, прозвучавшей в известном фильме «Земля Санникова»: «Призрачно всё в этом мире бушующем! Есть только миг, за него и держись. Есть только миг между прошлым и будущим. Именно он называется жизнью!» Почему-то эти слова сегодня у меня связываются с жизнью генерального конструктора А. С. Новикова, возглавлявшего конструкторское бюро в «смутное» время. Александр Сергеевич руководил КБ двенадцать лет, и это действительно миг, если учесть, что сроки создания нового двигателя соизмеримы с этой цифрой.

Александр Сергеевич спешил жить, поскольку поставил перед собой высокие цели и трезво оценивал обстановку в стране.

За 16 лет (!) он прошёл путь от рядового расчётчика до главного конструктора. А. С. Новиков стал первым в отрасли главным конструктором, избранным коллективом. К этому надо добавить, что в 1993 году была защищена диссертация доктора технических наук (кандидатом технических наук Александр Сергеевич стал в 1982 году). И всё равно это не полный портрет главного конструктора РКБМ.

В 1990-е годы проявился его талант как руководителя коллектива, попавшего в совершенно новые условия хозяйствования. Думаю, что признание сегодня акционерного общества «Сатурн» лидером авиационного двигателестроения – в немалой степени его заслуга.

Только коллектив единомышленников способен создать современный продукт, обеспечивающий безопасность и прогресс страны. Александр Сергеевич придавал отношениям в коллективе самое серьёзное значение. Прямота и честность, порядочность, корпоративная ответственность позволили сохранить КБ. Но процесс развала промышленности усугубил потери роли государства в экономике. Чтобы сохранить коллектив, А. С. Новиков выступил инициатором объединения КБ с серийным заводом в единое акционерное общество. Заводу нужна была серьёзная инженерная поддержка, и он её получил. Конструкторскому бюро было необходимо стабильное финансирование и оптимизация производства. Это тоже было достигнуто благодаря объединению. В результате в Рыбинске, а это даже не областная центр, сохранились и двигательное КБ, и авиационный завод, сохранились колледж и институт, готовые кадры для двигателестроения.

Ориентация КБ на создание научно-технического задела отрасли (самого мощного и экономичного поршневого двигателя, мощного однодвального ТРДФ для самолёта с максимальной скоростью полёта – 3200 км/час, однодвального ТРД для СПС – сверхвысотного самолёта, высота полёта которого до 26 км, создание двигателей для самолётов вертикального и укороченного взлёта и посадки, малоразмерных турбовинтового и турбовального двигателей, многого другого) позволила сохранить госзаказ и финансирование.

В издании «Сатурн – 2014. Связь поколений. Конструкторская школа» я упоминаю о понятиях «социальный лифт» и «корпоративные отношения» на личном

примере. Главный конструктор РКБМ А. С. Новиков предложил мне, всего лишь начальнику отдела перспективных разработок, «кресло» первого заместителя главного конструктора, и я согласился на эту должность, хотя до этого отказывался от того, чтобы быть заместителем главного конструктора по эксплуатации. Я понимал, что в расчётных делах (аэродинамика, тепло, прочность и пр.) Александру Сергеевичу «подпорок» не требуется, а в конструкции и производстве я буду не лишним. В этом и заключаются смысловые «социальный лифт» и «корпоративные отношения».

Разумеется, в работе у нас были и разногласия, но это не мешало общему делу. Я уверен, что КБ очень повезло, что к моменту повального разграбления госсобственности в 1990-е годы у «руля управления» предприятием оказался Александр Сергеевич.

Да, Рыбинское конструкторское бюро моторостроения обеспечило не только взлёт дузовского самолёта Як-38, но и первого в нашей стране сверхзвукового самолёта вертикального взлёта и посадки Як-141. Работало бюро и над силовой установкой изменяемого рабочего процесса, аналогом той, что применили в США. Благодаря А. С. Новикову мы подружились и с КБ генерального конструктора С. В. Михеева, применившего на современном вертолётёте Ка-62 двигатель нашей разработки РД-600В. На этом вертолётёте были освоены неметаллические элементы, аналоги которых мы сегодня демонстрируем на самом современном отечественном лайнере МС-21.

Можно задать вопросом: каковы были перспективы для доктора технических наук, генерального конструктора в Рыбинске? Возглавить город, область?. Это не его стезя. Я не prevedец, но в конце 1990-х годов я несколько не сомневался, что Александр Сергеевич не останется в Ярославской области. С его «весом» в авиадвигателестроении «разборки» на ярославской «поляне» для А. С. Новикова не представляли большого интереса. Он с лихвой выполнил свои обязательства перед коллективом предприятия, малой родиной, и в итоге принял абсолютное верное решение – быть там, где решается судьба России, судьба отечественной авиации.

Думается, он и должен был находиться в среде наших лучших учёных новой формации, способных подправить дерзкие планы руководства отечественной науки, двигателестроительной отрасли, страны, прежде всего потому, что у него за плечами был колоссальный опыт практической работы. И он это с успехом делал! И в РКБ «МиГ», и в головном институте двигателестроения – ЦИАМ им. П. И. Баранова.

Трудно даже в столь содержательной книге, объединившей высказывания большого числа очень разных людей, показать масштаб личности А. С. Новикова – настолько он был талантлив и многогранен. Но при этом важно, чтобы будущие создатели самолётов, прочитав книгу, увидели и оценили, как человек самостоятельную формирует себя, становится крупным учёным, организатором науки и производства. А рассчитывать на то, что успехи, положение в обществе придут сами по себе, не стоит. Жизнь и деятельность Александра Сергеевича Новикова – яркий тому пример. (Г. В. Сабеев)

ПЕРЕЕЗД В МОСКВУ. «МОЯ ДЕКАБРИСТКА»

Рыбинский этап трудовой деятельности Александра Сергеевича в начале 2000 года был закончен, но родные и близкие оставались в этом городе и нуждались в заботе. Внимание и чуткость к родным были очень важными, если не одними из главных качеств Александра Сергеевича. Он всегда приходил на помощь своим родным в трудные минуты их жизни, был достаточно внимательным и обходительным по отношению ко всем членам нашей семьи. Никого не обделил любовью. А все возникавшие бытовые проблемы оперативно преодолевал, несмотря на свою загруженность на работе.

Наша жизнь изменилась кардинально: Александр Сергеевич работал в Москве, я с семьёй оставалась в Рыбинске. Когда я закончила оформление документов по реорганизации ОАО «НПО «Сатурн», осенью 2001 года уехала в Москву устраивать жизнь на новом месте.

С этого времени он в шутку стал меня называть «моя декабристка».
(Н. М. Новикова)



*Наталья Михайловна
и Александр Сергеевич Новиковы*



РОССИЙСКАЯ
САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ
МиГ

Справа – Н. Ф. Никитин, генеральный директор РСК «МиГ»,
и А. С. Новиков, первый заместитель генерального директора –
генерального конструктора по стратегическому развитию Корпорации



СВЕДЕНИЯ		О РАБОТЕ	
Дата	События в период от даты, и до окончания (с указанием по ссылке)	в период от даты работы (с указанием по ссылке)	На основании чего (Указаний, приказа и др.)
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ЗАВОДСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ «МИГ»			
39	12.04.2000	Приехал на работу в Федеральное управление	По № 16-20
38	24.01.2000	Перешел на работу заместителя генерального конструктора	По № 14.01.2000
37	20.02.2000	Возвратился на работу заместителя генерального конструктора	По № 19.01.01
40	11.04.2000	Уволен по соглашению сторон	приказ от 11.04.2000

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА РСК «МиГ»

Для координации деятельности предприятий, входящих в состав РСК «МиГ», генеральный директор РСК «МиГ» Н. Ф. Никитин в начале 2000 года пригласил на должность заместителя генерального директора – генерального конструктора Корпорации А. С. Новикова. РСК нужен был именно такой крупный специалист и руководитель с большим опытом работы в отрасли.

Высотка Российской самолетостроительной Корпорации «МиГ» на Ленинградском шоссе, 2000 г.





12 апреля 2000 года Александр Сергеевич Новиков приступил к исполнению обязанностей первого заместителя генерального директора – генерального конструктора по стратегическому развитию одной из крупнейших в России корпораций – РСК «МиГ»



Г. Н. Архипов и А. С. Новиков на авиасалоне МАКС

КОРПОРАЦИЯ НАЧИНАЕТ ПОДНИМАТЬСЯ

В РСК «МиГ» входят головной завод – завод имени Воронина (МАПО), инженерный центр МиГ (бывшее ОКБ имени А. И. Микояна), Луховицкий авиационно-производственный испытательный комплекс (ЛАПИК), Калязинский завод. Кроме головного предприятия, есть ещё ряд дочерних и зависимых предприятий.

Дочерние – это завод имени В. Я. Климова, Тушинское машиностроительное КБ «Союз», ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва», завод «Красный Октябрь» (Санкт-Петербург), 25% акций – блокирующий пакет принадлежит РСК «МиГ». Кроме того, в корпорацию входят зависимые предприятия: Курский приборный завод, АВИАТЕСТ, ОКБ имени Н. И. Камова, завод «Электроавтоматика» (Санкт-Петербург), Рязанский приборный завод, Пермский приборный завод. Все перечисленные организации – это и есть корпорация РСК «МиГ». Общая численность работающих превышает 50 тысяч человек. Эта корпорация, производящая авиационную технику, – одна из самых крупных в России.

Корпорация ведёт работу по принятию на вооружение учебно-тренировочного самолёта МиГ-АТ, разрабатывает транспортный МиГ-110 на базе ТВ7-117. Корпорация начинает подниматься. Сейчас портфель заказов – более миллиарда долларов.

К сожалению, по-прежнему отсутствует заказ от Министерства обороны, нет государственного финансирования... Корпорация целиком живёт на деньги, которые она сама зарабатывает.

Кстати, по всем действующим сегодня документам РСК «МиГ» представляет собой базовое звено, хотя оно и не называется «холдингом», в которое будут в будущем объединены все предприятия авиационной промышленности России. А то, что эта интеграция не на словах, а на деле, показывает решение производить вертолёт Ка-60 на Луховицком заводе (ЛАПИК). Очень существенно мы объединили усилия с туполевской фирмой по производству очень перспективного самолёта Ту-334. По этой теме у нас будут задействованы завод им. П. А. Воронина и ЛАПИК. Кроме того, привлекаются Таганрогский и Киевский авиазаводы.



Я думаю, что будет создана определённая культура кооперации. Мы видим по передовым западным фирмам, что у них не только жестокая конкуренция, но и очень развитая система кооперации, без которой они не могли бы вести борьбу с конкурентами.

Сегодня мы видим успехи в конкретных делах корпорации РСК «МиГ», видим реальное решение задач, которые перед нами поставлены правительством. У нас тесные контакты с Росавиакосмосом, который поддерживает направление нашей деятельности. (А. С. Новиков из интервью журналу «Крылья Родины» № 4 за 2002 г.)



Луховицкий авиационный завод им. П. А. Воронина – одно из предприятий, входящих в РСК «МиГ»

ЗНАКОМСТВО С ПРЕДПРИЯТИЯМИ КОРПОРАЦИИ

С 1997 года я работал первым заместителем ВПК «МАПО», заместителем генерального директора РСК «МиГ» и будучи уже знакомым ранее с Александром Сергеевичем, был очень рад его назначению.

С первых же дней мы установили деловой контакт и наметили основные направления совместной работы. Я в то время курировал корпоративную политику РСК «МиГ» и был тесно связан со всеми предприятиями корпорации.

Вступив в должность, Александр Сергеевич вместе со мной посетил все двигателестроительные предприятия РСК «МиГ», на месте ознакомился с их деятельностью, проблемами. (Г. Н. Архипов)



СОЗДАНИЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ

Наша с А. С. Новиковым наиболее плотная работа началась тогда, когда он оказался на «МиГе», хотя мы знакомы с 1980-х годов – пересекались по двигателям РД-600 и ТВД-1500.

Этот человек, придя на «МиГ», который на тот момент испытывал определённые трудности, занялся стратегией предприятия. Он писал её сам, но при этом всех руководителей и ведущих специалистов обошёл, со всеми поговорил, посоветовался, потом, когда документ был практически готов, всем показал. Он ходил к финансистам, маркетологам, заводчанам. Со всеми разговаривал, прислушивался к их мнению, вносил изменения. Он был очень твёрдый человек, упрямый, но при этом никогда общение с ним не доходило до повышенных тонов, всё было аргументированно и уважительно.

В общении с ним сразу чувствовалось, что Александр Сергеевич – технически грамотный человек, организатор, управленец со стратегическим мышлением. А так как я сам из отдела проектов, перспективщик, то мы с ним на этой теме сошлись, нашли общий язык.

Новиков, будучи опытным двигателюстом, не навязывал какую-то свою техническую политику напрямую. В этом надо отдать ему должное – если мы что-то обсуждали, то именно обсуждали и уже совместно выходили на решения.

Он был в какой-то мере и научным помощником в создании двигателей, например корабельного. И в какой-то степени был критиком, дающим другие решения. Это вызывало споры. Но в споре между компетентными людьми и рождается истина.



В небе – многоцелевой истребитель четвёртого поколения МиГ-29, разработанный в ОКБ «МиГ»

Когда мы пришли на «МиГ», задержка заработной платы составляла 8 месяцев. В КБ 40% сотрудников находились в вынужденных административных отпусках, причём это были самые компетентные люди. И то, что в очень короткий срок удалось обеспечить выплаты задолженности по зарплате, загрузить специалистов новыми проектами, и то, что все эти годы фирма живёт, – заслуга большой команды, в которую входил А. С. Новиков и в которой он играл ведущую роль как технический руководитель. Он внёс огромнейший вклад в возрождение «МиГа». (В. И. Барковский)



В. И. Барковский и А. С. Новиков в Санкт-Петербурге

ВО ГЛАВЕ КОМИТЕТА, ФОРМИРУЮЩЕГО ПЕРСПЕКТИВНУЮ ПОЛИТИКУ КОРПОРАЦИИ

Обладая глубокими знаниями в области экономики, организации производства, Александр Сергеевич выдвинул идею создания в рамках РСК «МиГ» двигателестроительного дивизиона, которая и была принята. Была разработана специальная программа действий, предусматривавшая анализ финансово-экономического состояния предприятий, изучение рынка, конкурентный анализ и т. д.

В итоге проведённой работы в 2003 году была подготовлена «Концепция стратегического развития предприятий двигателестроительного дивизиона ФГУП «РСК «МиГ» на период до 2010 года. К сожалению, последующая реорганизация РСК «МиГ» и создание ОАК не позволили реализовать эту концепцию.

Подход А. С. Новикова к разработке концепции для двигателестроительных предприятий был высоко оценён руководством РСК «МиГ», и было признано целесообразным распространить такой подход на всю корпорацию, а Александра Сергеевича назначить первым заместителем генерального директора по стратегическому развитию. С этой целью был создан Комитет по стратегическому развитию корпорации. Александр Сергеевич был назначен председателем этого комитета, а я – его заместителем. Был разработан план заседания комитета.

На заседания этого комитета выносились жизненно важные вопросы: финансово-экономическое состояние, внешнеэкономическая деятельность, состояние и развитие производственной базы. Это позволило заложить основу развития корпорации РСК «МиГ» на долгие годы.

В этот период Александр Сергеевич не прекращал руководства двигателестроительными предприятиями корпорации. (Г. Н. Архипов)





А. С. Новиков – генеральный директор
ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва»

СВЕДЕНИЯ			О РАБОТЕ		
Дата			№ А-В № 5700770		
год	месяц	число	События и работы по работе, и её результаты (с указанием на статьи, параграфы)	и переводы на другую работу (с указанием, где была и номер)	На основании чего выдана запись (выдана, где была и номер)
			переход с 01.01.99 в Республику Беларусь в связи с созданием с. филиала предприятия	Переход с 01.01.99 в Республику Беларусь	№ 2004/2004
				Продолжение работы в должности директора	№ 1204/01 от 29.04.04

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «ММП ИМЕНИ В. В. ЧЕРНЫШЁВА»

Работая первым заместителем генерального директора – генерального конструктора по стратегическому развитию ФГУП «РСК «МиГ», А. С. Новиков курировал входящие в «РСК «МиГ» предприятия по разработке и производству авиационных двигателей и силовых агрегатов, в число которых входило и ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва». В 2004 году Александр Сергеевич возглавил это предприятие.

Он хорошо знал положение дел на этом заводе, а его перевод на должность генерального директора был вызван необходимостью укрепления руководства ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» перед выполнением крупных договоров «РСК «МиГ» по поставке самолётов МиГ-29К в Индию. (Г. Н. Архипов)

ИТОГИ ПЕРВОГО ГОДА ТРИ ЗАДАЧИ ДЛЯ РОСТА

Первое, что я сделал, когда пришёл на завод, – посмотрел объём заказов. Поставил перед нашими службами и перед собой задачу – существенно увеличить число контрактов. За два месяца мы эту задачу выполнили.

Следующий шаг – определение узких мест в производственных структурах завода. Да, завод работоспособен, но если мы увеличиваем объём заказов, то надо заранее определить те звенья, которые могут задержать увеличение объёма производства.

Третья задача, которую мы должны решить в связи с первыми двумя, – это усиление кооперации с нашими партнёрами. Так, например, мы активно работаем с ТМКБ «Союз» по двигателю РД-1700 для учебно-тренировочного самолёта МиГ-АТ. Мы повысили активность по работам, связанным с модернизацией двигателя РД-33.

Кроме того, мы работаем по всем вопросам, которые были поставлены перед двигательным кустом, участниками РСК «МиГ», её генеральным директором – генеральным конструктором Н. Ф. Никитиным. В этом у нас единое понимание целей и задач: мы увязываем свою работу со сроками и задачами, которые решает корпорация. (А. С. Новиков, «Крылья Родины», 2002 г.)



Встреча на предприятии с президентом Российской торгово-промышленной палаты, академиком РАН Е. М. Примаковым



ПРОВЕРЕННЫЙ РД-33, НО ДВИГАЕМСЯ ВПЕРЕД

С 1981 года завод имени В. В. Чернышёва делает двухвальный двухконтурный со смешением потоков в общей форсажной камере РД-33 (тяга – 8,3 т), разработанный в НПП «Завод им. В. Я. Климова» под руководством С. Изотова. Он предназначен для фронтального истребителя МиГ-29. По отзывам специалистов, МиГ-29 обладает «почти абсолютной надёжностью и требует минимального технического обслуживания». Завод постоянно работает над дальнейшим повышением надёжности этого двигателя и увеличением его ресурса.

Кроме того, предприятие производит капитальный и восстановительный ремонт авиадвигателей Р27-300, Р29-300, Р-35 и РД-33. Компрессор двигателя РД-33 – двухвальный, двухкаскадный с низконапорным четырёхступенчатым вентилятором и регулируемым высоконапорным девятиступенчатым компрессором высокого давления.

По своим характеристикам он один из лучших в мире авиационных двигателей в своём классе. Он надёжно работает во всём диапазоне скоростей и высот полёта МиГ-29, обеспечивая его высокую эффективность.

Двигатель сохраняет работоспособность даже при отрицательных воздушных скоростях и при любых пространственных положениях самолёта, что наглядно видно при выполнении на самолёте таких фигур высшего пилотажа, как «кобра Пугачёва», «колокол» и др. На земле двигатель устойчиво работает при температуре воздуха от +60 до –60°С, а в воздухе – при температуре на входе – до 200°С, что соответствует нагреву конструкции на скорости М=2,35.

Следует отметить, что двигатель РД-33 не имеет эксплуатационных ограничений во всём режиме работы, высот и скоростей полёта, а разработанная в настоящее время система управления вектором тяги позволит значительно повысить манёвренность самолёта и его ТТД.

Большую роль в изменении состояния двигателя в эксплуатации играет применение переходных режимов работы и режимов с повышенной температурой газов перед турбиной, а также профиль полёта.

Оптимизация затрат на обеспечение эксплуатации поставила перед предприятием задачу по увеличению межремонтного ресурса двигателя. Для её решения принята концепция перехода на эксплуатацию по техническому состоянию.

Внедрение системы эксплуатации по техническому состоянию подтвердило правильность принятого направления. За прошедшие годы удалось оптимизировать объём проводимых работ и их периодичность. Как и ожидалось, основные дефекты выявляются на деталях и узлах горячей части и деталях и узлах, омываемых маслом, что и определяет объём периодических проверок, проводимых по специальным технологиям.



Генеральный директор
ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва» А. С. Новиков



Основываясь на опыте эксплуатации РД-33 по техническому состоянию с фиксированным межремонтным ресурсом и учитывая модульность конструкции, можно, заменяя отдельные модули, узлы и агрегаты, отказаться от фиксированных межремонтных ресурсов и эксплуатировать двигатель по техническому состоянию в пределах назначенного ресурса.

В рамках конверсии завод освоил изготовление турбовинтового двигателя модульной конструкции с регулируемым осецентрированным компрессором со свободной турбиной конструкции С. Изотова – А. Саркисова ТВ7-117С (взлётная мощность – 2500 л. с.) для гражданского самолёта местных авиалиний Ил-114.

Идёт подготовка к модернизации двигателя РД-33. Есть средняя модернизация, есть глубокая. Средняя, когда тяга на полном форсаже около 9 т. Эта модификация предназначена в первую очередь для корабельного варианта двигателя РД-33К.

Глубокая модернизация предусматривает существенные изменения в конструкции двигателя, которые позволят увеличить тягу на полном форсаже до 11,5 т. При этом меняются параметры вентилятора, увеличивается температура газа перед турбиной до 1850 град. К.

Если средняя модификация – это двигатель поколения 4,5, то глубокая модернизация – это двигатель 5-го поколения.

Основная тематика завода остаётся прежняя: производство РД-33. Мы не только его серийно производим, но при этом работаем над повышением его надёжности и ресурса. Понемногу совместно с разработчиком – заводом имени Климова – улучшаем его основные параметры. Сейчас вместе с увеличением тяги на 300 кг довели общий ресурс (до первого ремонта) до 1000 часов.

Сейчас на МиГ-АТ стоит французский двигатель «Ларзак». Мы договорились с его разработчиками, что после его модернизации подключимся к его производству. Но тут есть одна проблема: наше Министерство обороны считает, что на этом самолёте, а он может быть использован и как боевой, особенно в локальных

войнах, двигатель должен быть отечественным. Поэтому наше Министерство обороны поддерживает для этого самолёта двигатель РД-1700 (главный конструктор Р. Ю. Нусберг).

Мы его тоже собираемся делать и для этого произвели полную технологическую подготовку производства. Мы существенно помогли ТМКБ в изготовлении первых опытных образцов этого двигателя. Разработали несколько новых технологических процессов и, в частности, для изготовления нового вентилятора, компрессорных дисков, теплонапряжённой камеры сгорания и других узлов и деталей. Мы предполагаем начать выпуск РД-1700 с 2005 года.

Двигатель РД-33 со средней модификацией мы начнём производить уже в 2004 году. На базе ТВ7-117 готовится вертолётный вариант.

На базе двигателя Р29-300 (изделие 55) готовим энергетическую установку.

Должен сказать, что здесь, на заводе имени В. В. Чернышёва, станочный парк неплохой, и он не уступает оборудованию такого передового завода, как Рыбинский. (А. С. Новиков, «Крылья Родины», 2002 г.)

Двигатель РД-33





Команда РСК «МиГ» показывает В. В. Путину самолёт МиГ-29 на МАКСе. Среди тех, кто докладывал Президенту России о ходе работ над двигателем для этого самолёта в тот день, был и генеральный директор завода им. В. В. Чернышёва А. С. Новиков

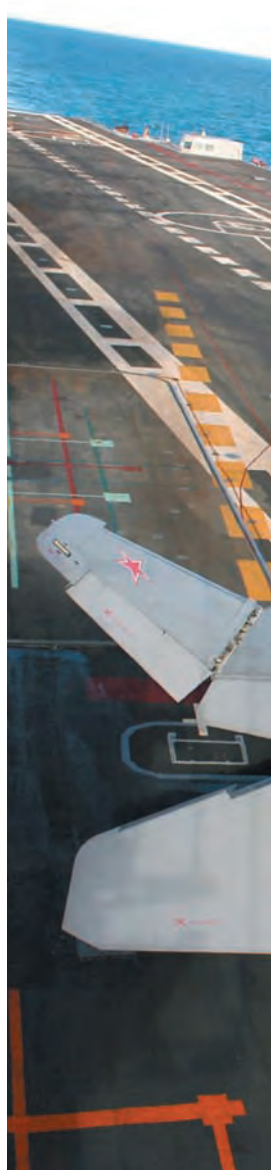
ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ «МИГА». ПОБЕДА В КОНКУРСЕ

На самолётах МиГ-29 планировалось устанавливать двигатели РД-33МК, разработки ФГУП «Завод им. В. Я. Климova». В начале 2000-х годов двигатель находился на стадии ОКР и решался вопрос о предприятии для серийного производства этих двигателей.

РСК «МиГ», как заказчик, была заинтересована в получении уже доведённого по всем параметрам двигателя и при заключении договора на поставку серийных двигателей РД-33МК ставила условие, что предприятие – поставщик двигателей решит все вопросы по завершению ОКР по этому двигателю.

В конкурсной борьбе для получения заказа на поставку серийных двигателей РД-33МК на ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» А. С. Новиков пошёл на принятие этого условия.

В конце 2004 года РСК «МиГ» и ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» заключили договор на поставку двигателей РД-33МК для установки на самолёты МиГ-29К и МиГ-29КУБ. (Г. Н. Архипов)



20 января 2007 года – первый полёт корабельного учебно-боевого самолёта МиГ-29КУБ с 2 ТРДД РД-33МК





Генеральный конструктор ОКБ им. С. В. Ильющина (1970–2005) дважды Герой Социалистического Труда Г. В. Новожилов, генеральный директор – генеральный конструктор ОАО «Авиадвигатель» А. А. Иноземцев, генеральный директор ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва» А. С. Новиков

БИТВА ЗА ДВИГАТЕЛИ

Основная продукция корпорации РСК «МиГ» – двигатели РД-33 (для МиГ-29), которые разрабатывались в КБ, расположенном на заводе им. В. Я. Климова в Санкт-Петербурге. Главный конструктор завода А. А. Саркисов предпринимал максимум усилий, чтобы выйти из состава РСК «МиГ». Против этого выступал А. С. Новиков, поскольку это не соответствовало общей идеологии корпорации. Противостояние завершилось в пользу Новикова. Саркисов оставил свой пост. И тогда Александр Сергеевич предложил мне должность генерального конструктора на заводе им. В. Я. Климова.

В августе 2003 года мы с Александром Сергеевичем вновь стали коллегами по работе.

А. С. Новиков имел самое прямое отношение к реализации суперпрограммы по самолётам Ил-114. Мы работали с ним коллегиально. Составили бизнес-план, с трудом, но всё же нашли в Санкт-Петербурге человека, который этот проект стал финансировать. И нам удалось в ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва», который

возглавлял А. С. Новиков, восстановить производство двигателей ТВ7-117 для Ил-114.

Известно, что на всех средних вертолётах стоят двигатели украинского предприятия «Мотор Сич». А разработчиками этих двигателей является наш Климовский завод. В свете последних политических событий перед нами встал вопрос о переводе технологии их изготовления на российскую сторону. Я начал готовить документацию с тем, чтобы открыть производство ТВ3-117 на заводе им. В. В. Чернышёва. А. С. Новиков в свою очередь предпринимал шаги для постановки его на серийное производство.

К сожалению, этот важный стратегический и политический проект реализовать так и не удалось. Руководство завода им. В. Я. Климова вышло за рамки корпоративной логики и заблокировало выпуск двигателей. Я оставил работу на этом предприятии. А Александр Сергеевич ещё некоторое время «воевал» за наше детище. (В. М. Ширманов)



Генеральный директор ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва»
А. С. Новиков с начальником вооружения –
заместителем главнокомандующего ВВС РФ
по вооружению А. И. Павловым на выставке
«Двигатели – 2006»



А. С. Новиков с руководителями
ФГУП «Завод им. В. Я. Климова» – генеральным
директором Героем Советского Союза А. И. Ватагиным
и генеральным конструктором В. М. Ширмановым (справа)



Бережливое производство



ММП имени В.В.Чернышева

Сегодня ОАО «ММП имени В.В.Чернышева» — это стабильный, современный, модернизированный комплекс, включающий в себя литейное, термическое, сварочное, гальваническое, кузнечно-прессовое, механообработку, механооборочное, испытательное производство. Предприятие осуществляет подготовку производства новых авиационных двигателей и изготовлением всех необходимых приспособлений, прессформ и инструментов.

Так, например, литейное производство предприятия оснащено современным технологическим оборудованием для точного литья по выплавляемым моделям. Здесь рождаются детали из жаропрочных сплавов. Для высоконагруженных деталей, работающих в условиях экстремальных нагрузок и высоких температур, применяется литый метод высокоскоростной направленной кристаллизации. Термической цех предприятия располагает широким спектром технологического оборудования, в том числе установками, способными надежно обеспечить термобработку в вакууме. На предприятии нашли широкое применение газоплазменные, аргонодуговые сварки. Для сварки деталей больших габаритов в среде аргона применяется система сварочной камеры «Атмосфера-24» объемом 100 куб.м. В гальваническом производстве, оснащенном полуавтоматическим линиями, выполняются операции травления, химического фрезирования, нанесения алюминидных и цинкфосфорных защитных покрытий.

Высокую надежность авиационных двигателей гарантируют квалифицированные кадры, высокотехнологичное оборудование и современная система качества, отвечающая требованиям международного стандарта ISO 9002-96 и подтвержденная «Сертификатом соответствия» ИО «СОЮЗСЕРТ».



Генеральный директор ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва» А. С. Новиков с гостями предприятия в цехах завода

ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕОРУЖЕНИЕ. ЗАВОД ГОТОВ К РЕШЕНИЮ БОЛЬШИХ ЗАДАЧ

Я считаю, что самые тяжёлые годы заводом прожиты. Сегодня мы ставим вопросы о расширении производства, о наборе людей, увеличении численности работающих.

У меня была задача обеспечить завод заказами. Сегодня портфель заказов полностью сформирован. Подписанные контракты полностью обеспечивают жизнедеятельность завода на ближайшие годы. Этот портфель заказов позволил нам повысить зарплату работникам завода.

В результате технического перевооружения на предприятии установлено свыше 3 тысяч единиц нового оборудования, в том числе станки с ЧПУ, обрабатывающие центры, роботы-манипуляторы. Внедрение таких современных технологических процессов, как

высоконаправленная кристаллизация в литые лопатки турбины, сварка в инертной среде и т. д., позволило значительно повысить качество и увеличить срок службы двигателей.

Сегодня мы имеем мощный производственный потенциал, включающий литейное, штамповочное, гальваническое и инструментальное производство, электрофизические и электрохимические методы обработки жаропрочных сплавов. На предприятии действует современная автоматизированная система управления производством на базе информационно-вычислительного центра. Переоборудованы производственные корпуса для сборки товаров народного потребления и для выпуска столярных изделий. (А. С. Новиков, «Крылья Родины», 2002 г.)

МОДЕРНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА

С присущей Александру Сергеевичу энергией, комплексным подходом на предприятии началась работа по оценке состояния предприятия, его производственной базы, организационной структуры производства, анализа рынка выпускаемой продукции, по подготовке кадров, решению социально-бытовых вопросов.

При освоении серийного производства двигателей РД-33МК на предприятии были разработаны и внедрены технологические процессы: литья монокристаллической лопатки турбины, перфорации отверстий диаметром 0,3 и 0,45 мм в рабочих лопатках турбины, нанесение теплозащитных покрытий на рабочие и сопловые лопатки турбины. Для реализации этих технологических процессов было приобретено и освоено уникальное оборудование: установка УВНК-9 для литья монокристаллических лопаток, станки SARIX для перфорации отверстий в рабочих лопатках турбины, установка АПН-250 для нанесения теплозащитных покрытий на сопловые и рабочие лопатки. Существенно было модернизировано и приобретено новое производственное оборудование.

Так в период с 2004 по 2010 год были модернизированы около 100 станков производства Чехии, приобретено свыше 300 единиц оборудования, в том числе 21 обрабатывающий центр. Стоимость закупки этого оборудования составила около полутора миллиардов рублей.

Традиционно ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» специализировалось на крупносерийном производстве одного-двух двигателей. В современных условиях, когда предприятие перешло на выпуск и ремонт 5–6 типов двигателей ограниченных серий, для сокращения производственных затрат потребовалась существенная реорганизация производства. Под руководством



Новое оборудование завода им. В. В. Чернышёва

А. С. Новикова была проведена реорганизация структуры производств, когда на базе отдельных цехов были созданы производственные комплексы, проведено перераспределение оборудования. Так было организовано четыре механосборочных комплекса, механоштамповочный комплекс, литейный кластер, сборочно-испытательный комплекс. С годами проведённые изменения показали свою эффективность, и предприятие по сей день работает по созданной при А. С. Новикове структуре. (Г. Н. Архунов)



Одна из задач, которую поставил генеральный директор перед коллективом, – повышение культуры производства в ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва»



ДВИГАТЕЛЬ НЕ ДОЛЖЕН «ДЫМИТЬ»

Освоение серийного производства двигателей РД-33МК на заводе им. В. В. Чернышева столкнулось с рядом конструктивных проблем, в частности возникли вопросы с «дымностью» двигателей. При первом демонстрационном полёте самолёта МиГ-29К индийские специалисты обратили особое внимание на «дымность» двигателя и указали на необходимость её снижения.

Для снижения «дымности» двигателя РД-33МК необходима была новая «бездымная» камера сгорания. При испытаниях первых серийных двигателей также отмечался местный перегрев рабочих лопаток турбины. Кроме того, на двигателе РД-33МК были сохранены некоторые «слабые места» двигателя РД-33, и в частности внутренний топливный коллектор.

Учитывая срочность устранения выявленных недостатков, А. С. Новиков принял решение о реорганизации технической службы и создании на предприятии НТКЦ. К работе в НТКЦ были привлечены опытные специалисты. Имея богатый опыт генерального конструктора, А. С. Новиков непосредственно руководил работой по устранению отмеченных конструктивных недостатков.

Благодаря проведённой НТКЦ и ОАО «Климов» работе на двигателе РД-33МК была внедрена новая «бездымная» камера сгорания, выносной топливный коллектор и ряд других конструктивных изменений, направленных на повышение надёжности двигателя. (Г. Н. Архипов)



Автор(ы): **Новиков Александр Сергеевич (RU), Пайкин Александр Григорьевич (RU), Сиротин Николай Николаевич (RU), Пушин Александр Сергеевич (RU), Талинг Борис Николаевич (RU), Сергеев Юрий Николаевич (RU), Поммакова Раиса Валентиновна (RU)**



А. С. Новиков и Г. Н. Архипов с начальником Главного инженерного управления штаба ВВС Индии вице-маршалом авиации Р. С. Санду



Заместитель начальника штаба ВВС Индии маршал авиации Б. У. Ченчаппа и военно-воздушный атташе при посольстве Индии в России, командор авиации Дж. Чоухан во время посещения ММП им. В. В. Чернышёва



На международной выставке авиационной техники в Индии с летчиками-испытателями АО «РСК «МиГ» П. Н. Власовым и С. В. Горбуновым. 2007 г.

ГОСПРОГРАММА ДЛЯ ИНДИИ

Деятельность ММП имени В. В. Чернышёва на внешнем рынке складывается из трёх основных составляющих. Во-первых, это поставки новых двигателей, во-вторых, сопровождение эксплуатации этих двигателей и, в-третьих, их ремонт.

ММП имени В. В. Чернышёва очень давно работает с индийскими ВВС, на вооружении которых находятся истребители МиГ-21, МиГ-23, истребители-бомбардировщики МиГ-27.

Основная наша продукция сегодня – ТРДДФ РД-33 различных серий для истребителей семейства МиГ-29. Сегодня в основном это двигатели 3-й серии. С началом поставок МиГ-29 в Индию, в г. Каралут был организован ремонт РД-33. Наши специалисты буквально строили этот завод, и сегодня мы осуществляем авторский контроль, передаём туда все бюллетени на доработки, посылаем своих специалистов. Так что ремонтируем индийские РД-33 и у нас, и в Индии в равном соотношении.

В 2005 г. началась реализация новой пятилетней программы по ремонту двигателей РД-331-й и 2-й серий для парка индийских истребителей МиГ-29, которую предприятие проводит через Рособоронэкспорт. Первая партия отправлена заказчику. Особенностью программы ремонта индийских двигателей является то, что в процессе ремонта двигателям продлевается назначенный ресурс.

ВМС Индии готовятся получить первую партию истребителей МиГ-29К, на которых установлены двигатели РД-33МК. Особенности этого двигателя, его отличие от предыдущих моделей в том, что РД-33МК имеет большую на 700 кг тягу, больший ресурс, улучшены модульность конструкции, блок автоматического управления и контроля. Всё это позволяет вывести двигатель на эксплуатацию по техническому состоянию. Изготавливать первые экземпляры двигателя нам приходилось практически «с листа», с той документацией, которую передавал нам разработчик – ОАО «Климов». Сегодня изготовлена опытная партия из девяти двигателей, которые проходят стендовые испытания. Кроме того, мы поставили четыре двигателя на два первых лётных экземпляра самолёта МиГ-29К. Теперь приступили к серийному производству двигателей РД-33МК. Первый серийный двигатель мы изготовим в марте 2007 г. Всё делается в полном соответствии с контрактом. (А. С. Новиков, журнал «Экономические стратегии», № 1, 2007 г.)

ВЫХОД НА МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК. УСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЛОВЫХ И ТОВАРИЩЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Особое тесное взаимодействие сложилось у завода им. В. В. Чернышёва с индийскими ВВС и корпорацией ХАЛ. Так, в этот период впервые была начата реализация 5-летней программы по ремонту 125 двигателей РД-33 1 и 2-й серий для истребителей МиГ-29. Эта программа реализовывалась совместно с Рособоронэкспортом. В ходе программы представители ВВС Индии неоднократно посещали ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва», а наши специалисты регулярно приезжали в штаб ВВС Индии.

Сотрудничеству с индийской корпорацией ХАЛ способствовало подписание при посредничестве Рособоронэкспорта контракта на организацию лицензионного производства двигателей РД-33 сер. 3 на предприятиях этой корпорации.

Другим прорывным контрактом этого периода для ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» стал контракт на поставку 500 двигателей РД-93 для Китая в 2004 году. Переговоры Рособоронэкспорта с китайской корпорацией САТС были весьма сложными и напряжёнными. Александр Сергеевич Новиков принимал в них непосредственное участие, которое во многом способствовало нахождению взаимоприемлемых условий для обеих сторон. Исторически это был первый случай установки российского двигателя на военный иностранный самолёт. В процессе выполнения контракта у А. С. Новикова установились деловые товарищеские отношения с руководством китайской компании САТС, что играло важную роль в выполнении контракта.

Этот контракт действует по сей день и является важным для АО «ММП имени В. В. Чернышёва».

Также в период с 2001 по 2010 год предприятие успешно обеспечило поставку и ремонт двигателей РД-33 для ВВС Алжира, Сирии, Мьянмы, Болгарии, Словакии, Венгрии, Польши и других стран. Эти поставки осуществлялись также через Рособоронэкспорт и РСК «МиГ».

По указанию А. С. Новикова в 2008 году служба внешнеэкономической деятельности, маркетингу и сбыту (руководитель службы Г. Н. Архипов) выпустила «Анализ рынка деятельности предприятия и номенклатурный ряд его продукции», в котором описаны сегменты рынка, на которых действует ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва». Это двигатели для лёгких истребителей, турбовинтовые двигатели для региональных пассажирских и грузовых самолётов, газотурбинные двигатели для средних вертолётов.

Результаты этого анализа были положены в основу бизнес-плана на несколько лет вперёд производственно-хозяйственной деятельности ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва». (Г. Н. Архипов)



Зарубежные делегации на выставочном стенде РСК «МиГ»





А. С. Новиков на встрече с представителями китайской корпорации CATIC



СЛУЧАЙ В АЭРОПОРТУ НЬЮ-ЙОРКА. СДЕРЖАННОЕ ОБЕЩАНИЕ

Работая в Москве на заводе им. В. В. Чернышёва, я ездил вместе с А. С. Новиковым в США, Европу, где обсуждали вопросы мирового двигателестроения и перспективных технологий.

Мы не были друзьями, но всегда с уважением относились друг к другу. Я всегда обращался к нему на «вы», чувствуя, каким огромным уважением он пользуется как у российских, так и у зарубежных специалистов, и одновременно подчёркивая широчайшие возможности и способности моего коллеги и руководителя.

Вспоминаю случай, произошедший в Нью-Йорке, который лишней раз характеризует верность обещаниям и практичность Александра Сергеевича. Мы летели на совещание в фирму GE Aviation. Был жуткий ливень с грозой, рейсы задерживались, в аэропорту La Guardia скопилось много пассажиров, а мы оба без знания

языка, без сопровождающих должны были ещё долететь до Цинциннати, чтобы встретиться с Владимиром Расцупкиным.

Нервозность ситуации усугублялась тем, что диктор бесперывно кому-то предлагал размещение в гостинице, кого-то отправлял наземным транспортом в другие аэропорты, сообщая вероятность вылетов на сегодня и завтра. Мы всё это понимали с трудом и приняли решение ночевать в аэропорту... Лишь к утру добрались до Цинциннати. Тогда мы поклялись друг другу выучить английский. И оба сдержали это обещание.

Спустя несколько лет, встретившись в Москве, вспомнили этот случай и говорили несколько минут только на английском... не сговариваясь. А. С. Новиков был восприимчивым к обучению и всегда добивался поставленной цели. (С. А. Мешков)





Александр Сергеевич много общался с иностранцами, ездил в разные страны в командировки – обсуждать большие международные проекты. И очень важно, что наша страна была представлена на зарубежных выставках, форумах таким профессионалом и что многие о России судили по нему. (Н. М. Новикова)



Париж, Франция, 2004 г. Международный обмен опытом при Генеральном штабе Франции. Представитель от России – А. С. Новиков (в центре)

Александр Сергеевич, каковы основные приоритеты производственной программы Вашего предприятия на этот год?

ММП им. В.В. Чернышева сегодня работает по намеченному плану. Если говорить о динамике, то ежегодный прирост составляет 33–34% — и по объемам реализуемой продукции, и по финансовым показателям. На 2006 г. мы полностью сформировали портфель заказов. Его объем составляет примерно 230–240 млн долл. Если учесть, что у нас всего 6700 работников, то это очень неплохие показатели.

Начнем с той продукции, которую завод уже производит серийно. Основной производственной программы ММП им. В.В. Чернышева сегодня остается семейство двигателей РД-33 для истребителей МиГ-29. Главным образом сейчас мы выпускаем двигатели 3-й серии. Ведем также ремонт ранее построенных РД-33 1-й и 2-й серий, но и двигатели 3-й серии тоже уже начали приходить на ремонт.

Большой объем работ сегодня приходится на новый двигатель РД-33МК для корабельного истребителя МиГ-29К по контракту с Индией. Еще одна модификация РД-33 по зарубежному заказу — РД-93. В 2006 г. мы должны поставить в Китай 21 танков двигателя для истребителей FC-1.

Кроме того, мы серийно строим турбовинтовые ТВ7-117СМ для самолета Ил-114. Эта тема в последнее время заметно оживилась, что, безусловно, радует. Предприятие готовится к освоению производства новой модификации этого двигателя — ТВ7-117Г для самолета Ил-112В.

Очень много наших интеллектуальных и производственных сил сейчас направлено на постройку и доводку нашей новинки — легкого реактивного РД-1700 для учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ. Ну и наконец еще об одной теме, которой раньше мы не занимались. Сегодня мы вплотную подошли к освоению серийного производства вертолетного двигателя ВК-2500, подписали все необходимые решения и постановления, составили график освоения. С конца 2007 г. ВК-2500 мы будем строить серийно.



АЛЕКСАНДР НОВИКОВ: «НЕОБХОДИМО СОЗДАТЬ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС»

К числу важнейших программ отечественного двигателестроения на ближайшие несколько лет относится освоение производства новых реактивных двигателей РД-33МК для создаваемых по заказу ВМС Индии корабельных истребителей МиГ-29К и постройка первых турбовинтовых двигателей ТВ7-117СТ для перспективного военно-транспортного самолета Ил-112В. Как уже сообщал наш журнал, РД-33МК был недавно поставлен на длительные ресурсные испытания (см. «Взлёт» №1–2/2006, с. 17), а по ТВ7-117СТ состоялась защита макета и начались испытания газогенератора (см. «Взлёт» №10/2005, с. 19). Производство этих силовых установок осваивается на Московском машиностроительном предприятии (ММП) им. В.В. Чернышева, которое вскоре отметит свой 75-летний юбилей. Накануне выставки «Двигатели-2006» генеральный директор предприятия Александр Новиков любезно согласился ответить на вопросы нашего корреспондента Андрея Юргенсона о текущем состоянии работ по этим и другим новым проектам, реализуемым на заводе.

Как организована работа по РД-33МК? Ведь уже в этом году должны начаться испытания первых МиГ-29К, а в 2007 г. серийные истребители должны отправиться к заказчику.

По РД-33МК работа ведется следующим образом. Документацию готовят ФГУП «Завод им. В.А. Климова», а все, что надо изготавливать, строим мы — причем сразу, «с листа». Собранные мо-

дери передаем на испытания клинцам. Поскольку техническое лицо двигателя уже определено, большую часть объема испытаний, например, циклические и длительные испытания, мы вскоре начнем проводить у себя. Первый РД-33МК поставлен на стенд у нас в конце марта. Таким образом, мы работаем параллельно с разработчиком. Сроки сжатые и поэтому просто не получается.

Александр Сергеевич Новиков родился в 1949 г. в Алма-Ате. В 1972 г. окончил вечернее отделение Рыбинского авиационно-технологического института. Начал работать слесарем-сборщиком на Рыбинском моторном заводе (ныне - НПО «Сатурн»), где последовательно прошел все ступени должностного роста вплоть до генерального конструктора Рыбинского КБ моторостроения. На рубеже нового тысячелетия был приглашен на работу в РСК «МиГ», став заместителем генерального директора корпорации по стратегическому планированию и возглавив ее двигателестроительный дивизион. С 2001 г. - генеральный директор ОАО «ММП им. В.В. Чернышев-А.С. Новиков» - доктор технических наук, профессор, академик Академии транспорта РФ. Автор многочисленных научных трудов и изобретений. Награжден орденом Дружбы, медалью «За укрепление боевого содружества» Министерства обороны России.

Заказчик поставил нам непростую задачу: обеспечить возможность ремонта двигателя непосредственно в ТЭЧ авиационной и даже на его пазубе. Это потребовало существенно улучшить модульность двигателя. И надо сказать, что климбовцы успешно справились с этой задачей. При этом сфера будущего применения РД-33МК не ограничивается только лишь корабельными МиГ-29К, РСК «МиГ» сейчас рассматривает возможность установки таких двигателей на «сухопутные» МиГ-35. По сравнению с предшественником при тех же габаритах и практически неизменной массе РД-33МК имеет большую на 700 кг тягу, большой ресурс, есть блок автоматического управления и контроля. Он рассчитан на эксплуатацию по техническому состоянию. Это, безусловно, большой шаг вперед.

А какие особенности освоения ТВ7-117СТ?

Этот двигатель отличается от выпускаемого нами ТВ7-117СМ наличием центробежной ступени в компрессоре с так называемым надгорючим диском. Кроме того, он имеет несколько иные законы регулирования, другую «математику». Степень унификации ТВ7-117СТ и ТВ7-117СМ составит порядка 80%. Для серийного производства ТВ7-117СТ принципиально новых технологий не потребуется, но для изготовления закрытого центробежного колеса потребуется новое оборудование. Мы уже такую технологию разработали, и в ближайшее время заказчик получит серийное оборудование. В этом го-

ду мы должны сделать четыре ТВ7-117СТ, все они отправятся в Санкт-Петербург на испытания.

Когда «волетит» долгожданный РД-1700?

Сегодня пятый экземпляр РД-1700 проходит у нас длительные испытания. Он уже отработал 25 ч и теперь мы двигаемся дальше. Основные параметры двигателя получены. И тяга, и расходные характеристики очень близки к расчетным. Я считаю, уже можно сказать, что двигатель получился.

Еще один двигатель, №6, мы передали РСК «МиГ» для установки на самолет МиГ-АТ. Это будет так называемый «косяк» самолета, т.е. один двигатель останется французским, а вторым станет РД-1700. На этом самолете он и пройдет летные испытания. В этом году мы должны выполнить достаточно большой объем работ по программе государственных испытаний РД-1700. График утвержден, и мы идем в соответствии с этим графиком. Государственные испытания должны завершиться в конце 2007 г.

РД-1700 делался для МиГ-АТ, но рассматриваются варианты применения его и на беспилотных летательных аппаратах. Мы надеемся, что самолет МиГ-АТ с нашими двигателями будет востребован ВВС России. Тем более, есть решение, что 30-40% парка отечественных УТС будут составлять именно МиГ-АТ, но обязательно с российскими двигателями и российской авионикой. Над такой модификацией сейчас активно работает РСК «МиГ».

Не секрет, что значительную часть своих доходов российские моторостроительные предприятия сегодня получают от ремонта ранее построенных двигателей. Каков объем этих работ на ММП им. В.В. Чернышева?

Действительно, весьма существенная доля наших доходов получается от ремонта двигателей и впуска запасных частей к ним. Причем это касается не только нынешних РД-33, но и двигателя предыдущего поколения, строившихся у нас для самолетов МиГ-23 и МиГ-27 (мы ремонтируем около 20 таких двигателей в год). География заказчиков включает порядка 40 стран. Проблем с запчастями к этим двигателям, сырьем с производства уже немало лет назад, у нас не существует: мы сохранили всю отрасль и все оборудование.

Всего же ежегодно мы ремонтируем порядка 90-100 двигателей. Парк черна-

шевских моторов очень большой по всему миру. Поэтому ремонт — это хороший и регулярный составляющая доходов предприятия. В основном это зарубежные заказчики. К великому сожалению, для России за последние восемь лет мы ни одного нового двигателя не сделали, а на ремонт приходится ежегодно всего четыре-шесть моторов. А ведь в ВВС России числится почти 900 РД-33, из них на гарантии находится 21.

Один из самых крупных зарубежных эксплуатантов РД-33 — Индия. Эта страна основала их ремонт самостоятельно, и ежегодно ремонтирует порядка 45 двигателей. В свое время ММП им. В.В. Чернышева помогло индийцам строить ремонтный завод в Карпурте. Сегодня мы осуществляем авторский надзор, наши специалисты выезжают в Индию два раза в год на месяц, проверяют соответствие технологических процессов. Несмотря на это, и мы ремонтируем часть «индийских» РД-33 — примерно по 25 двигателям ежегодно.

Всего недавно Президент России подписал указ о создании ОАК. Как Вы относитесь к идее интеграции авиационных и моторостроительных в частности?

Я считаю, что это дело правильное. Но ОАК интегрирует самолетостроительские фирмы, в том числе и РСК «МиГ», а в ее состав входит сегодня четыре двигателестроительные фирмы: наше предприятие, ФГУП «Завод им. В.Я. Климкова», Тульское МКБ «Союз» и санкт-петербургский завод «Красный Октябрь». Перед нами стоит вопрос, как сохранить то, что у нас уже наработано. Поэтому мы, все четыре предприятия, считаем, что необходимо создать двигателестроительный комплекс. Свои предложения мы уже дали и в Роспром, и в Минпромэнерго. Для создания такого комплекса есть все необходимые и достаточные условия.

Мы стараемся своим «кустом» жить дружно, у нас есть множество совместных программ, общие интересы. «Климков» и ТМКБ «Союз» работают с нами на основе долгосрочных договоров. Я считаю, что у нас нормально выстроены отношения с обоими конструкторскими бюро, и мы готовы для создания объединения. Ведь это целое направление двигателестроения: вертолётные двигатели, двигатели для самолетов местных воздушных линий, для легких транспортных самолетов и легких истребителей. В этой области мы имеем четко увязанные планы вплоть до 2015-2020 гг.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОДХОД

С Александром Сергеевичем Новиковым я сначала познакомился в Рыбинске, когда он был генеральным конструктором «Рыбинских моторов». Но ближе я узнал его как большого специалиста, умелого руководителя производства уже в должности генерального директора завода им. В. В. Чернышёва в Москве.

Когда в 2002 году я стал главнокомандующим ВВС России, проехал по предприятиям авиастроительной отрасли и познакомился со всеми директорами заводов. Александр Сергеевич мне очень понравился своим отношением к делу. Он поднял на хороший уровень производство, заботился о создании перспективной техники. На предприятии мы прошли с ним по цехам, конструкторским подразделениям, он показывал, много и очень профессионально рассказывал о состоянии производства, внедрении нового оборудования, технологий. Чувствовалось, что за всем этим – позиция государственника, человека, ставящего на первое место интересы России, её обороноспособности.

Александра Сергеевича я всячески поддерживал, и он, зная моё отношение к заводу им. В. В. Чернышёва, ко мне очень по-доброму относился. Мы часто с ним встречались, обсуждали перспективы развития отрасли.

На эту тему он мог говорить бесконечно, потому что его опыт и знания давали ему возможность очень здраво оценивать, как жить авиации дальше, по какому пути двигаться вперёд.

Помню, одна из наших встреч была посвящена обсуждению двигателя ТВ7-117. Чтобы увеличить его мощность, А. С. Новиков решил изменить конструкцию воздухозаборника. Разложил новые чертежи, стал обстоятельно рассказывать. Я посмотрел – действительно, изюминка, которую нужно претворять в жизнь.

К сожалению, он многого не успел сделать. Одна из обсуждаемых нами тем – выпуск вертолётного двигателя ВК-2500 у нас, на территории России. Ещё одно из начатых, но не реализованных направлений работы: А. С. Новиков сделал и практически изготовил несколько двигателей РД-1700. Очень простой, надёжный в эксплуатации.

Потом завод им. В. В. Чернышёва в правительстве вообще замахнулись закрыть, сделать там очередной торговый центр. Я доказывал, убеждал, что этого нельзя делать – в результате при А. С. Новикове завод отстояли. (В. С. Михайлов)

*Генеральный директор ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва»
А. С. Новиков и главнокомандующий ВВС России (2002–2007 гг.) генерал армии В. С. Михайлов*





РАЗГОВОР О ПРОБЛЕМАХ ОТРАСЛИ

В период руководства ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» Александр Сергеевич принимал активное участие в общественной жизни страны. Многие годы он был членом и руководителем Московского регионального отделения «Союза машиностроителей России», членом Центрального совета Союза.

Неоднократно о проблемах авиационной отрасли он докладывал в аппарате Президента РФ, Госдуме, ВПК.

О работе ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» А. С. Новиков докладывал главкомам ВВС В. С. Михайлову и А. Н. Зелину, которые посещали предприятие и знакомились с его работой, важной для ВВС. *(Г. Н. Архипов)*





А. С. Новиков принимает на предприятии члена Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ А. П. Бобрышева (в центре)

ПО ПУТИ КООПЕРАЦИИ. ОБЪЕДИНЕНИЕ УСИЛИЙ КБ И ЗАВОДА

Мы выбрали путь более сильной кооперации с конструкторским бюро, уже много лет с нами работающим. Во-первых, это одно из самых сильных ОКБ в России – завод имени В. Я. Климova, которое возглавляет А. А. Саркисов. Они разработчики двигателей РД-33 и ТВ7-117 и мы вместе с ними работаем над модификациями этих двигателей, а по существу, над новыми двигателями, включая двигатели 5-го поколения.

У нас есть прекрасный коллектив конструкторов ТМКБ «Союз», возглавляемый Р. Ю. Нусбергем, который, кстати, помещается на территории завода. Это КБ традиционно всегда вело сопровождение серийного производства. Оно же занималось всеми вопросами, связанными с повышением надёжности и ресурса серийных двигателей нашего производства. Мы вместе отработываем такие важные качества двигателя, как его эксплуатационная технологичность и ремонтпригодность.

Поэтому мы считаем, что здесь найдена рациональная схема удачного использования кооперации завода и ОКБ. Каждый занят своим делом, и я не вижу необходимости создания своего КБ. (А. С. Новиков, «Крылья Родины», 2002 г.)



С главным инженером НПП «Салют» В. В. Крымовым



А. С. Новиков рассказывает о перспективах развития отечественной авиастроительной отрасли президенту Торгово-промышленной палаты РФ Е. М. Примакову





ГЕНЕРАТОР ИДЕЙ

Проработав 25 лет в РКБМ, причём последние годы плечом к плечу с А. С. Новиковым, после его ухода из КБ и переезда в Москву в 2001 году занялся организацией в Рыбинске предприятия «Итлан», работающего в области высоких технологий. Сами ремонтировали помещения в здании бывшей трикотажной фабрики, устанавливали компьютеры, подбирали специалистов. Статьи, в «Итлане» стали работать некоторые мои бывшие коллеги, перешедшие из РКБМ.

Естественно, сразу встал вопрос: чем наполнять портфель заказов? Одним из тех, кто первым откликнулся и помог молодому предприятию заявить о себе, был А. С. Новиков, работавший в то время генеральным директором ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва». То, что мы довольно долго и плодотворно работали вместе с Александром Сергеевичем в РКБМ, конечно, сказалось: он знал меня, доверял. Благодаря поддержке А. С. Новикова мы наладили контакты с ОАО «ГТ-ЭЦ Энерго» (г. Санкт-Петербург), организованном в 2001 году в составе ОАО «Энергомашкорпорация» для строительства малых ГТ-ЭЦ. По их заказу «Итлан» разработал конструкторскую документацию на отдельные узлы создаваемой ими газотурбинной установки ГТ-009 и ГТ-ЭЦ на базе ГТ-009: КВОУ, систему автоматического управления, горячую часть турбины, маслосистему. В результате этого сотрудничества построено 24 газотурбинных 9-мегаваттные электростанции в разных регионах России.

А. С. Новиков подключил нас к модернизации двигателя РД-33 для МиГ-29, которым занимался завод им. В. В. Чернышёва. Мы делали практически всю электронику для палубного истребителя, а также разрабатывали технологические процессы на изготовление отдельных узлов двигателя.

Затем Александр Сергеевич предложил заняться довольно амбициозным, перспективным проектом:

– А сможете запроектировать газотурбинную электростанцию мощностью 40 МВт на базе нашего двигателя Р29-300 для МиГ-21? Я поставлю эту электростанцию к себе на завод.

Договорились. Мы взялись за проектирование и изготовление газотурбинной установки мощностью 20 МВт, довели всё это дело практически до запуска станции на ММП им. В. В. Чернышёва. Оставалось месяца три, и завод стал бы вырабатывать собственную электроэнергию, но... Наша электростанция, к сожалению, так и стоит там, недостроенная.

Когда А. С. Новиков стал работать в ЦИАМЕ, наше общение продолжилось. Он постоянно интересовался нашими планами и перспективами. С его лёгкой руки «Итлан» с 2013 года занялся новой тематикой – поршневого беспилотной авиацией. На данный момент мы имеем конструкторское подразделение, которое в рамках импортозамещения полностью разрабатывает двигатели для лёгких беспилотников. Построили испытательные стенды, сертифицированные под военную приёмку. Сейчас уже летают опытные образцы, проходят этап государственных испытаний, а дальше пойдёт уже серийное производство. Программа рассчитана до 2026 года.

Умение чувствовать новое, постоянно быть на острие технического прогресса – это то, что всегда отличало А. С. Новикова. Он был очень творчески мыслящим человеком, способным заряжать окружающих его людей своей энергией, новыми идеями. Вместе с Александром Сергеевичем мы реализовали целый ряд интересных идей, некоторые из них получили патент на изобретение

Последние наши встречи, беседы были где-то за месяц до его смерти, в конце февраля 2017 года. Александр Сергеевич организовывал совещание по испытаниям в термобарокамере. Он уже плохо себя чувствовал, хотя выглядел энергичным. Как всегда, живо интересовался, какие возникают проблемы, предлагал свои решения. Он не мог жить без дела, его мысль, казалось, работала без устали... (М. А. Коряков)



СОВРЕМЕННЫЕ КУЛИБ

Золотой лепин

Российские изобретатели получили приз

Прошедший в Париже уже в 96 раз (!) Международный Салон изобретений «Конкурс Лепин» принес достаточно известную городскую награду российским изобретателям и кулибам. Несмотря на многочисленные замечания об упадке российской изобретательской школы, практика международных смотров демонстрирует обратное: нем есть, что показать, и есть чем гордиться. Другое дело, что путь от изобретения до внедрения в реальное производство (или, как сейчас принято говорить, «коммерческой ситуации») бывает чрезвычайно долгим. Но это уже несколько другая история.



Салон «Конкурс Лепин» ежегодно проводится Ассоциацией французских изобретателей и изобретателей (A.I.F.F.) под патронажем Правительства Франции. На европейском континенте это, пожалуй, один из самых популярных изобретательских салонов, там награды вручают весьма и весьма почетно, составляя предмет гордости и протекта для компаний и институтов во главе Старо Сига.

Главные призы Салона — Гран-При Президента Франции и Гран-При A.I.F.F. Означают признание изобретателей, творцов, организаторов и общественные признания изобретателей среди ведущих стран. Премия, кстати, означает, что, как правило, награждают эти призы своим же национальным учреждением, Салоном. Это можно считать и неплохим рассуждением как, по крайней мере, указание на качество изобретения и изобретателя.

В рамках Салона проводится Конкурс изобретений. По итогам этого конкурса Международное жюри (входит, преимущественно из известных московских изобретателей) в него входят 40 экспертов, которые должны дать оценку изобретению, работу зная лично; поэтому, это по сути жюри — из области компетенции разработчика, просящего награды, серебряной и бронзовой медали. С изобретателями «Конкурс Лепин» можно считать отличительный сертификатом изобретателя.

Философия Салона ориентирована преимущественно на инновационные разработки и достижения в социально-бытовой сфере. Не следует считать, что подобные вещи производствен-

В этом году он привнес в себя 380 изобретений из 18 стран. Выставкой же как инновационные изобретения, так и ориентированные на рынок. По стране: Бельгия, Венгрия и Германия, Италия, Мексика, КНР, Россия, Польша, Франция, Швейцария, Япония. Сам салон «Конкурс Лепин» традиционно проводится в рамках приключений Парижской ярмарки и привлекает большое количество простых туристов и гостей французской столицы.

Как и в предыдущие годы, Россия приняла участие в парижском Салоне в виде коллективной коллективной экспозиции «Техника-Москва» — официального Национального агентства Организации Салона и Российской комиссии с Федеральным Агентством по науке и инновациям (Роснаука). Инновационно-разработчики КНИ «Инновационный Проект», в который вошли представители инновационных федеральных министерств и агентств, в том числе Минобрнауки РФ, МЭД РФ, Федеральное служб по интеллектуальной собственности.

В составе российской делегации в работе Салона приняли участие следующие руководители «Роснано»: Евгений Ю.И., начальник отдела ФНИЦ Сигуров Ю.Г., зам. начальника отдела ФНИЦ Скалдана В.В., зам. начальника отдела ФНИЦ Металкина В.В., начальник отдела Металкина Р.Р. Полякова О.А.

Российская делегация представляла, на площадке Экспонента, 24 инновационных общества с ограниченной ответственностью из 14 организаций из Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Иваново, Рязани, Уфы, Челябинска. До конца июня в 2005 году на российском экспозиционном стенде проходила 14 инновационных организаций. Не изобретения и 5 инновационных организаций. Не изобретения и 5 инновационных организаций. Не изобретения и 5 инновационных организаций.

Темами представляемых в российский экспозиционный стенд являются следующие инновационные направления: — развитие и модернизация технологий; — разработка инновационных и бытовых изделий и комплексов гражданское строительство.

Лауреаты Международного салона «Конкурс Лепин-2005» (Париж)

Способ переработки твердых бытовых и промышленных отходов (Механизм А.А.Р.П.)
Автор: Наталья Александровна
Организация: ООО «ИТМ» Институт Цивиль (Россия)

Устройство для обработки нитчатых заготовок (Прототипов изделия)
Автор: Павел Александрович
Организация: Институт Биомеханики

Устройство тонкого типа и способ его строгания (Механизм А.А.Р.П.)
Автор: Александр Валерий Мико Агурс, Александр Александрович Сидоров, Павел Александрович Захаров Александрович
Организация: ЗАО ПОД «Синтез» Гатчинский район

Масу (Прототип А.А.Р.П.)
Автор: Александр Валерий

Триаккер класса «спортивный» с портфолио (Прототип А.А.Р.П.)
Автор: Сергей Михайлович
Организация: Триаккер-портфолио (Инновационный проект)

Универсальный лазерный класс



Орден «За службу России»

УДОСТОВЕРЕНИЕ

Новиков Александр Сергеевич

ВРУЧЕН ОРДЕН «За службу России» Комитета по делам Генерала-лейтенанта А.В. Корняков 7. ноября 2007 г.

ГРАМОТА

ФЕДЕРАЦИЯ НЕЗАВИСИМЫХ ПРОФСОЮЗОВ РОССИИ награждает

Новикова Александра Сергеевича

Награждаем знаком ФНПР «ЗА СОДРУЖЕСТВО»

Президент ФНПР М.А. Шмагин 25 сентября 2007 г.

КАВАЛЕРА ОРДЕНА ЧЕСТИ вручается Новикову Александру Сергеевичу

«ОРДЕН ЧЕСТИ» III степени

Решение Коллегии № 40 от 08.11.2005 г.

ПРЕДСЕДИТЕЛЬ АССОЦИАЦИИ генерал-лейтенант А. Корняков

Наука — производству

Инструменты решения проблем и Система «Канбан» на ОАО «МПП имени В.В. Чернышева»

С 10 по 12 ноября в Учебном центре ОАО «МПП имени В.В. Чернышева» прошел всероссийский Ланч-Форум «Бережливый Россия». Организаторами выступила группа компаний «Спринг» — ведущий отраслевой провайдер услуг по бережливому производству и общественное движение «Пан-Форум». Профессионалы бережливого производства». Форум проводился при поддержке Министерства экономического развития РФ и Московского регионального отделения Союза машиностроителей России и собрал представителей ведущих производственных машиностроительных и металлургических компаний ТЭК, банков,



В 2005 году А. С. Новиков был награждён общественным орденом «Лидер российской экономики – 2005» за активную деятельность по реализации государственных программ экономического роста и социальному развитию, стабильную работу и высокие производственные показатели ММПП им. В. В. Чернышёва по итогам 2004–2005 гг.





Молодые специалисты ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва»

ПОДГОТОВКА КАДРОВ. ЗАБОТА О БУДУЩЕМ ПРЕДПРИЯТИЯ

А. С. Новикова всегда отличал комплексный, системный подход к решению задач, стоящих перед предприятием. Он прекрасно понимал, что развитие ММП имени В. В. Чернышёва, выполнение контрактных обязательств невозможно без решения проблемы подготовки и привлечения высококвалифицированных кадров. Важной задачей того периода было сохранение и закрепление высокочастотных специалистов. Устойчивое экономическое положение предприятия в начале 2000-х годов позволило увеличить среднюю заработную плату, ввести дополнительную заводскую пенсию для специалистов, вносящих большой вклад в развитие завода.

В связи с масштабной технической модернизацией при А. С. Новикове большое внимание было уделено обучению молодых специалистов, повышению квалификации тех, кто уже работает на предприятии. Ежегодно свыше 500 человек проходили через систему подготовки и повышения квалификации.

Особое значение А. С. Новиков придавал росту инженерно-технических кадров. По направлению предприятия около 300 человек прошли обучение в вузах и техникумах с отрывом или без отрыва от производства. В целях усиления связи науки и промышленности на предприятии был создан учебный центр в статусе структурного подразделения МАИ, организован филиал кафедры конструкции и кафедры технологии производства авиадвигателей моторного факультета МАИ. А. С. Новиков лично уделял этому вопросу большое внимание, являясь в то же время заведующим кафедрой технологии МАИ.

— *Кадровый вопрос на предприятиях оборонного комплекса сводился — один из самых острых. Давайте сначала рассмотрим профессиональную подготовку...*

— Очевидной целью деятельности администрации и профсоюзной организации является создание на предприятии сплоченного профессионального коллектива. Очень важно понимать, что в мотивации работника к труду зарплата играет серьезную, но не определяющую роль. Сейчас все большее значение приобретает возможность получить качественное образование, повысить свою квалификацию и иметь хороший социальный пакет.

Масштабная техническая модернизация, проводимая на нашем предприятии, позволяет активно проводить как обучение молодых специалистов и рабочих, приходящих на предприятие, так и повышать квалификацию тех, кто давно работает на предприятии. В распоряжении Управления кадров и подготовки персонала находится учебная база на 320 обучающихся. Проводится обучение по самым разным специальностям — фрезеровщик, слесарь, токарь... Имеются кабинеты грузоподъемных механизмов, материаловедения, технических измерений, проектирования и техники безопасности. Работает лекционный зал, методический и учебный кабинеты. Работает, имеется оборудованный современной техникой компьютерный класс.

Учебный процесс обеспечен действующими макетами оборудования, наглядными пособиями, плакатами, учебно-технической документацией, а также компьютерами и другой профессиональной техникой. Обучение ведется в непрерывном литейном режиме — за последние пять лет на учебной базе предприятия повысил квалификацию больше трех тысяч работников, в том числе более 500 рабочих — на производственно-технических курсах. Больше ста человек приобрели вторую профессию. Около двух с половиной тысяч человек — сотрудники ИТР, рабочие, — прошли обучение на курсах целевого назначения. Кроме этого мы проводим активное обучение и в сторонних учебных организациях, но, в основном, конечно, на нашем предприятии.

— *Скажите, а обучение кадров для предприятия на внешних учебных заведениях вы практикуете?*

— Безусловно. Сегодня не только на нашем предприятии, а в целом по отрасли наблюдается дефицит высококвалифицированных инженерно-технических кадров. По направлению нашего предприятия 272 человека учатся в вузах и техникумах с отрывом или без отрыва от производства. Большинство из них проходят обучение в известных вузах страны — 71 человек учатся в МАИ, 133 человека — в МАТИ, 56 человек — в МИТФП.

Кстати, на предприятии буквально понимается политика интегральной связи науки и производства, благодаря которой принято решение об организации у нас Учебного центра, имеющего статус структурного подразделения МАИ. Благодаря этому коллективу предприятия также имеет возможность активно участвовать в реализации Постановления правительства Москвы «О целевой программе развития образовательной системы СЗАО». На этот счет у нас имеются свои серьезные и масштабные планы.

— *Речь, конечно, идет об обучении?*

— Да. В 2007-2012 годах мы ставим задачу масштабного обучения и переподготовки кадров. За это время мы должны организовать повышение квалификации почти четырех тысяч работников. Из них на производственно-технических курсах — 600 человек; по линии получения второй рабочей профессии — 140 человек; на курсах целевого назначения, где будут обучаться в инженерно-технический состав, и рабочие — 2800 человек. Больше трехсот специалистов мы собираемся подготовить в вузах, которые и уже называл. Кроме того, собираемся организовать для работников предприятия обучение по системе экстерного образования «техникум — вуз — предприятие». Организовать курсы иностранных языков для руководителей подразделений предприятия. И так далее...

Из интервью А. С. Новикова газете «Промышленный еженедельник», № 7, 2008 г.

С позиции прошедших лет можно сказать, что эта работа дала положительные результаты — сегодня бывшие молодые специалисты выросли до главных специалистов и руководящих работников не только этого завода, но и ряда других ключевых предприятий отрасли. (Г. Н. Архипов)



Митинг на заводе в День Победы 9 мая

РЕШЕНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ЗАДАЧ

Наряду с решением производственных вопросов А. С. Новиков уделял большое внимание социально-бытовому сектору. С этой целью под его руководством на ММП им. В. В. Чернышёва была разработана специальная программа. В этот период на предприятии функционировали и развивались все важные социальные объекты: столовые, поликлиника, Дворец культуры «Красный Октябрь», детские лагеря отдыха, Дворец спорта. Продолжалось строительство жилья для сотрудников в Московской области.

Человеческая забота о работниках предприятия была характерной чертой Александра Сергеевича. Он регулярно проводил личный приём, был очень доступен, принимал участие в решении проблем, возникавших в семьях работников завода. Многие люди признательны ему за это. Для сплочения коллектива предприятия регулярно проводились торжественные мероприятия по праздничным и юбилейным датам, чествование ветеранов войны и труда. Общение с коллективом генеральный директор считал важной для себя обязанностью. (Г. Н. Архипов)

Генеральный директор ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва» А. С. Новиков с ветеранами труда завода. 9 мая 2010 г.





Торжественное мероприятие, посвящённое 75-летию ММП имени В. В. Чернышёва. Генерального директора А. С. Новикова поздравляет главнокомандующий Военно-воздушными силами РФ, Герой России, генерал армии В. С. Михайлов. 2007 г.



А. С. Новиков награждает дипломами и ценными подарками лучших специалистов предприятия. Юбилей завода стал поводом для того, чтобы подвести итоги работы, отметить заслуги коллектива в разработке и серийном изготовлении двигателей

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ – ОСНОВА ЖИЗНИ ЗАВОДА

Особое внимание А. С. Новиков уделял формированию портфеля заказов по выпускаемым ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» двигателям. Он прекрасно понимал, что без сформированного на 10–15 лет портфеля заказов невозможно проводить планомерное развитие предприятия, обновление оборудования, решать социально-бытовые вопросы работников.

Под руководством А. С. Новикова работа по формированию портфеля заказов проводилась в тесном контакте с Рособоронэкспортом, РСК «МиГ». С этой целью предприятие участвовало в международных и российских авиационных выставках, делегации специалистов посещали многие зарубежные предприятия по выпуску самолётов, двигателей. (Г. Н. Архипов)

Заседание Комиссии при Бюро ЦС Союза машиностроителей России по социальной и кадровой политике на базе МПП «Салют», на котором генеральный директор «ММП им. В. В. Чернышёва» А. С. Новиков выступил с отчётом рабочей группы комиссии об участии в разработке и внесении изменений в законодательство РФ, направленных на создание экономически обоснованных условий для развития системы негосударственного пенсионного обеспечения, также были озвучены основные моменты программы «Наставничество», целью которой было закрепление на предприятиях профессиональных кадров. А. С. Новиков многие годы возглавлял Московское региональное отделение Союза машиностроителей России, был членом Центрального совета Союза, участвовал в формировании государственной политики в области отечественного машиностроения.



«ДВИГАТЕЛИ-2006»

11 - 15 апреля 2006 года

в распоряжение Правительства РФ № 115-р от 2 февраля 2006 г.



Генеральный директор ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» А. С. Новиков выступает на открытии международного салона «Двигатели – 2006»



На международной выставке «Двигатели», 2008 г.



Визит главнокомандующего ВВС РФ (2007–2012 гг.) А. Н. Зелина в ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва». Генеральный директор предприятия А. С. Новиков знакомит главнокома с изделиями для двигателя РД-1700

О КОНСТРУКТИВНОЙ ПОЗИЦИИ

С первых дней работы в ОАО «ММП имени В. В. Чернышёва» А. С. Новиков поставил задачу по изучению рынка продукции этого предприятия, составлению прогноза по её поставкам, т. к. без этого невозможно было строить план модернизации производства и развития коллектива. С этой целью были установлены личные деловые контакты с руководством Рособоронэкспорта, ФС ВТС, руководством самолётостроительных предприятий. Александр Сергеевич лично участвовал во всех заседаниях и других мероприятиях, проводимых этими организациями. Руководители этих организаций всегда отмечали конструктивную позицию Александра Сергеевича и его обязательность в выполнении принятых планов.

Особое внимание он уделял сотрудничеству с РСК «МиГ», т. к. эта корпорация была основным «потребителем» продукции ОАО «ММП им. В. В. Чернышёва». Он понимал, что наши интересы неразделимы, поэтому уделял особое внимание защите разработки и производству лёгких фронтовых истребителей, которые, согласно мировой практике, должны составлять 70% парка, исходя из принципа стоимостной эффективности. С докладом об этой концепции он выступал в аппарате Президента РФ, ВПК и Министерстве промышленности. (Г. Н. Архипов)



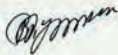
А. С. Новиков рассказывает о разработках ММП им. В. В. Чернышёва первому заместителю председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ В. Н. Пугину

Уважаемый Александр Сергеевич!

Поздравляю Вас с Днем России.

Этот праздник – знак уважения к Отечеству, к его богатой истории и уже новым традициям, объединяющим наше общество. Он связан с ценностями демократии, свободы и справедливости, завоеванными российским народом. От каждого из нас, от слаженной работы всех граждан зависит настоящее и будущее России, укрепление ее государственности.

Желаю Вам успехов и всего наилучшего.



В.Путин

Уважаемый(ей) А.С.Новиков

Приглашаю Вас на торжественную церемонию
встречи в должности вновь избранного

Президента Российской Федерации
Дмитрия Анатольевича Медведева

в среду, 7 мая 2008 года, 8:12:00.

Большой Кремлевский дворец,
Тельтовский зал

Дорожно-транспортное при приглашении-приглашение, удостоверение личности

Уважаемый Александр Сергеевич!

Примите мои искренние поздравления с Днем России!
Будущее государства, укрепление его экономического потенциала и международных позиций, решение важнейших социальных проблем напрямую зависят от слаженных, энергичных усилий всех граждан нашей страны.

Желаю Вам и Вашим близким больших успехов в труде, крепкого здоровья, счастья, мира и всего самого доброго.

С уважением,

Руководитель Администрации
Президента Российской Федерации



С.Собянин



НОВИКОВУ

Александр

Сергеевичу

присвоено почетное звание:

МИНИСТРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«Почётный авиастроитель»

Министр  И.Е. Крутько

Орден
Министерства промышленности
и торговли Российской Федерации

от 08 апреля 2007 № 184

УДОСТОВЕРЕНИЕ
к нагрудному знаку № 101



«От Главнокомандующего
Воздушно-воздушными силами»

НАГРАЖДАЕТСЯ

*Новиков
Александр
Сергеевич*

Генерал-майор авиации ВВС

генерал-майор авиации

А.Н. Лезин
14 декабря 2007 года



V Национальный Конгресс
Примирение, развитие, сотрудничество. Национализация промышленности России

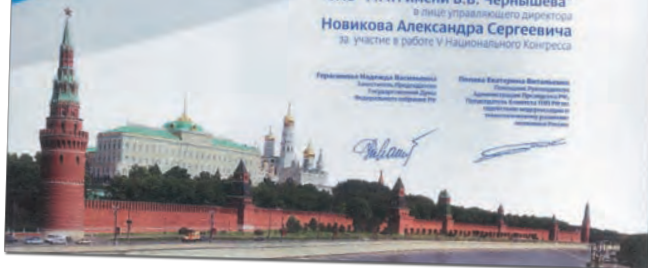
ДИПЛОМ

Награждается
ОАО "ММП имени В.В. Чернышева"
в лице управляющего директора
Новикова Александра Сергеевича
за участие в работе V Национального Конгресса

Генеральный директор
Самарского филиала
Генеральный директор
Самарского филиала
Самарского филиала

Генеральный директор
Администрации Президента РФ,
Полномочный представитель АПР в РФ,
председатель Комитета АПР по
развитию инфраструктуры и
инновационной экономики
директор филиала







В день 60-летия поздравить А. С. Новикова пришли его многочисленные друзья и коллеги. Среди поздравляющих были член Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ А. П. Бобрышев (справа) и советник президента Объединённой авиастроительной корпорации В. С. Михайлов (второй слева)



Уважаемый Александр Сергеевич!

Примите самые искренние и сердечные поздравления в связи с Вашим 60-летним юбилеем!

Вы давно снискали репутацию высококлассного специалиста и истинного знатока своего дела, компетентного руководителя, пользующегося непререкаемым авторитетом у коллег и друзей. Ваши деловые качества – профессиональное отношение к своим обязанностям и целеустремленность, ответственность и требовательность к себе и к окружающим, преданность любимому делу – позволили Вам добиться значительных успехов в трудовой деятельности. Тот факт, что в настоящий момент Вы занимаете столь высокую должность, говорит о Вашем многогранном таланте и об оказываемом Вам высоком доверии, а Ваши государственные награды красноречиво свидетельствуют, что Ваш труд имеет огромное значение для нашей Родины. Убежден, что Ваши многочисленные таланты вкупе с приобретенным с годами бесценным опытом помогут Вам и впредь эффективно справляться с любыми стоящими перед Вами задачами.

Искренне желаю Вам, уважаемый Александр Сергеевич, крепкого здоровья и долгих лет жизни, реализации всех намеченных планов, бодрости духа, счастья и благополучия Вам и всем, кто Вам близок и дорог. Пусть Вам всегда сопутствует удача, а опорой в жизни будут верные, искренне любящие и ценящие Вас родственники, единомышленники и друзья!

С глубоким уважением,

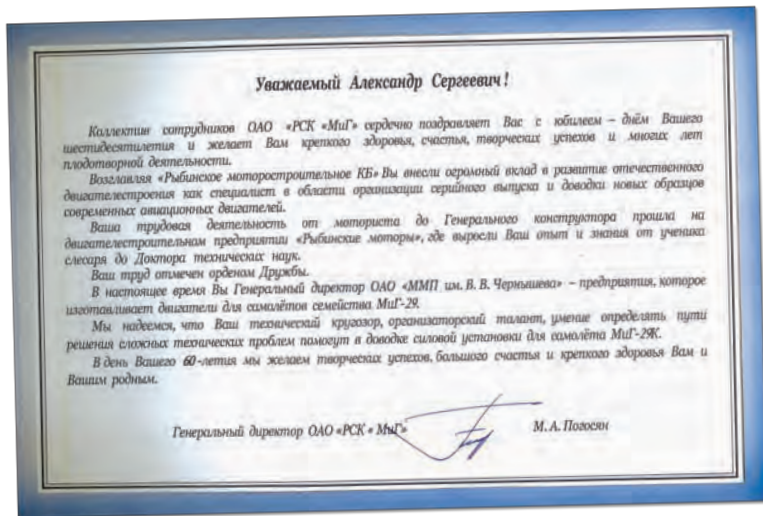


А.П. ИСАЙКИН
Генеральный директор
федерального государственного
унитарного предприятия
«Рособоронэкспорт»

г. Москва, 9 апреля 2009 года



А. С. Новиков принимает поздравления с 60-летием от генерального директора ОАО «РСК «МиГ» М. А. Погосяна





Уважаемый Александр Сергеевич!

Примите сердечные поздравления от руководства и коллектива ФГУП «ЦНАМ» им. П.И. Баранова по случаю Вашего юбилея - шестидесятилетия со дня рождения.

Вы ваша трудовая и творческая жизнь после окончания Рыбинского авиационно-технологического института связана с ответственным авиадвигателестроением. Вы прошли тернистый путь от слесаря-сборщика Рыбинского моторостроительного завода до Генерального директора крупнейшего серийного завода отрасли ОАО «Московские машиностроительные предприятия» им. В.В. Чернышова.

Наиболее тесная неразрывная связь Вас с авиационными институтами проявилась в годы Вашей работы в Рыбинском конструкторском бюро моторостроения где Вы прошли практически все ступени конструкторской деятельности от инженера-конструктора до генерального конструктора - генерального директора Рыбинского конструкторского бюро моторостроения (РКБМ).

Вы в руководимый Вами коллектив РКБМ в тесном сотрудничестве с ЦНАМ создали уникальный по своим параметрам и технологическому исполнению газогенератор (модель 77) для перспективного двигателя, совершенства которого отвечает даже сегодняшнему уровню.

В конце 80-х годов по Вашим руководством выполнены ретровыпуск малоразмерных турбовальных ТД-600В и турбовального ТВД-1500В двигателей, которые были успешно сертифицированы. Кроме того, на руководимым Вами предприятиях были успешно освоены серийное производство специальных назначения - изделия 16.

Особо следует отметить Вашу научную деятельность, после окончания аспирантура ЦНАМ Вы защитили кандидатскую, а затем в ЦНАМ и докторскую диссертации на тему: «Технология разработки перспективных двигателей». Вам присвоены звание профессора и академик академии транспорта РФ, Вы награждены орденом «Дружбы».

С 2001 года по настоящее время Вы руководите крупнейшим серийным заводом нашей отрасли по производству и ремонту современных авиационных двигателей ОАО «ММП им. В.В. Чернышова», успешно освоившие серийный выпуск новых модифицированных авиационных двигателей РД-33.

Нам приятно отметить наше многостороннее и плодотворное сотрудничество лично с Вами и коллективом, которым Вы руководите. Уверты, что и в дальнейшем наши традиционные связи в области авиационного двигателестроения будут крепнуть.

Примите, дорогой Александр Сергеевич, самые искренние поздравления со знаменательной датой. Желаем Вам долгих лет плодотворной работы, благополучия, здоровья и счастья Вам и Вашим близким.

Генеральный директор ФГУП «ЦНАМ» им. П.И. Баранова

(Подпись)
А.А. Славин

Глубокоуважаемый Александр Сергеевич!

Коллектив Федерального государственного университета предприятий «Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов» Государственного научного центра Российской Федерации горючо и сердечно поздравляет Вас с 60-летием!

Профессионал высокого уровня, выдающийся конструктор и талантливый руководитель. Вы связали свою жизнь с авиационной промышленностью, внесли значительный вклад и развитие отрасли. Выпускник Рыбинского авиационно-технологического института, Вы прошли путь от инженера до генерального конструктора - генерального директора Рыбинского конструкторского бюро моторостроения.

Ваши глубокие знания и огромная работоспособность, богатый практический опыт и незаурядный организаторский талант позволили Вам занимать ответственную должность первого заместителя генерального директора по стратегическому планированию Российской самолетостроительной компании «МиГ», а с 2001 года успешно возглавлять ОАО «Московские машиностроительные предприятия» им. В.В. Чернышова.

В сложных условиях переходного периода Вы отдали много времени и сил обеспечению экономической стабильности и поступательного развития предприятия, сокращению и дальнейшему наращиванию его производственной мощности, широкомасштабному техническому перевооружению и разработке новых технологий.

Доктор технических наук, профессор, академик Академии транспорта Российской Федерации, автор многочисленных научных трудов и изобретений, Вы получаете заслуженным авторитетом в широких научных и промышленных кругах. Ваш многолетний самоотверженный труд был по достоинству отмечен орденом Дружбы, медалью «за укрепление боевого содружества» Министерства обороны России.

Наше сотрудничество всегда было творческим и плодотворным, надеемся, что наши дальнейшие совместные усилия будут способствовать развитию отечественного авиастроения.

Примите, дорогой Александр Сергеевич, в этот знаменательный день наши сердечные пожелания доброго здоровья, удачи и благополучия, больших творческих успехов в Вашем плодотворном труде на благо Родины!

Генеральный директор ФГУП «ВИАМ», академик РАН, профессор

(Подпись)
Е.И. Кайлов

**СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ ГОСТ Р
ГОССТАНДАРТ РОССИИ**



СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

№ 001

Срок действия: «Вечно»

Орган по сертификации: Центр сертификации «Качество»

Настоящий сертификат удостоверяет, что
Генеральный директор ОАО «МЭМ» им. В.В. Чернышова
доктор технических наук, профессор

АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ НОВИКОВ

осуществляет срок 60-летие и расчете теоретических сил, являясь одним из лидеров двигателестроения.

Александр Сергеевич внес большой вклад в разработку, производство, ремонт, обеспечение безопасности и эффективной эксплуатации двигателей различного назначения. Особенно следует отметить использование и ремонтные «МЭМ» им. В.В. Чернышова двигателями семейства РДЗЗ, которые успешно эксплуатируются во многих странах мира.

Целеустремленность и настойчивость, трудолюбие и оптимизм, Александр Сергеевич позволяют поддерживать его высокую активность без фиксированного ресурса и прилагать по результатам для продолжения плодотворной деятельности на благо Российской авиации и науки.

Руководитель органа

Ю.А. Ножинский



Эксперты

В.М. Гусев

М.М. Циворев

В.К. Курвал

В.А. Поповарев

Е.С. Башкиев

А.Н. Петухов

А.И. Аваншин

И.И. Драгомиров

М.М. Жагунов

Сертификат выдан в соответствии с требованиями ГОСТ Р ИСО 9001-2009

9 апреля 2009 г.



А. С. Новиков и президент АССАД В. М. Чуйко



Слова поздравления с юбилеем от президента ОАО «Мотор Сич» В. А. Богуслаева

