

Владимир Лузянин: «У нас работы непочатый край»

Владимир Ильич Лузянин — личность в нижегородской промышленности фактически легендарная. Почти 70 лет проработал на одном предприятии. «Гидромаш», такой, как он есть сейчас, бесспорно, его детище. Прошел путь от помощника мастера до президента, но терпеть не может слов «карьера», «карьерный рост». Говорит, что просто делал порученную работу, а уж начальство оценивало результат. Теперь над ним начальства, как такового нет. Но Владимир Ильич все равно не успокаивается.



— В 2018 году исполнится 85 лет как «Гидромаш» производит продукцию для авиапромышленности.

— Ошибаетесь, уже больше века наше предприятие связано с авиацией. Еще в Первую мировую Акционерное общество «П. Ильин» выполняло заказы для российского военно-воздушного флота. Например, двигатели для знаменитого «Ильи Муромца», четырехмоторного бомбардировщика, проектировали. Там была история, почти про «санкции». Сначала на «Муромца» хотели ставить немецкие моторы, а тут война: кто ж врагу будет технику поставлять? Вот и поручили заводу Ильина, где выпускали автомобильные моторы, сделать двигатели для самолета. Ничего, справились. А 85 лет будет с того момента, как завод переподчинили авиационному главному в 1933 году.

— Тогда предприятие стало заниматься и до сих пор занимается, причем успешно, разработкой, производством, испытаниями, сервисным обслуживанием авиационных шасси и гидравлических систем. У вас есть госзаказ, у вас есть коммерческие договоры, у вас налаженные связи с мировыми авиапроизводителями. В чем секрет?

— Особых секретов нет. Партнеров обычно как выбирают? Чтобы продукция была качественной, а производство — технологичным. За все время производства шасси и гидроагрегатов по нашей вине не произошло ни одной авиационной катастрофы. Какие еще рекомендации нужны? Ну, и технологии у нас тоже завидные. Например, разные виды сварки.

— Вот Вы предложили воссоздать министерство авиационной промышленности и Вас поддержали другие руководители. Зачем оно нужно, неужели не хватает начальников?

— Не хватает координации. Вот, к примеру, сейчас доля гособоронзаказа в производственных программах предприятий снижается. Готовимся к конверсии. На моем веку она не первая. Мы и в советское время производили продукцию массового спроса. Одно время даже действовало правило: продажи ширпотреба должны покрывать выплаты по заработной плате. Кто-то, по словам Медведева, стал «выпускать кастрюли и сковородки». У нас тоже было организовано производство товаров народного потребления. Мы спроектировали автомат по упаковке сахара в термоусадочную пленку. Они, кстати, кое-где и сейчас работают.

Но сегодня другое время, потребности и возможности у страны другие. Я уверен, что для авиапромышленности конверсия — это выпуск гражданских самолетов. Другого пути нет, иначе не «поднять» нам экономику.

У нас есть что выпускать — Ил-114, Ил-96-400, Ту-204СМ, Ту-214, МС-21. Они должны пойти в серию и в короткий срок. Уже и Путин сказал, что государство должно «не затягивая, гарантировать загрузку авиационных мощностей» и сформировать спрос со стороны гражданских заказчиков. Спрос есть. Например, самолетов типа Ил-114 нужно 120–140 единиц. У нас же планируется выпуск, аж, 12 штук за год. И как этот спрос удовлетворять, если Эрбас и Боинг выпускают по 50–60 машин в месяц?

Да и последствия беспощинной закупки иностранных воздушных судов мы будем ощущать еще долго. Пока в мире менее одного процента гражданского авиапарка составляют отечественные самолеты. Разве это уровень для некогда передовой авиационной державы?

В результате и предприятия недогружены, и проблемы воздушных перевозок внутри страны решаются с трудом.

— **А что скажете о новом пассажирском лайнере МС-21?**

— МС-21, как мне кажется, главная надежда нашей гражданской авиации. С Суперджетом-100 как-то не заладилось. Всё-таки на 80% иностранный получился самолет, плюс к этому не на все взлетно-посадочные полосы способен садиться.

Я будущее нашей авиации еще с Ил-96–400 связываю. Четырехдвигательный самолет, примерно на 300 пассажиров, его нужно обязательно выпускать. Он любой океан перелетит. И Ил-114 надо делать, только не 12 штук в год.

На МС-21 стоят наши шасси, рассчитанные на 30 тысяч взлетов-посадок в течение 30 лет. Они спроектированы и сделаны на «Гидромаше» из высокопрочных сталей и титановых сплавов. Мы можем гордиться этой разработкой. Вес шасси составляет всего 2,2% от максимальной взлетной массы самолета. Системы уборки-выпуска шасси имеет трехкратное резервирование, а система управления разворотом колес — четырехкратное.

Есть еще одна ниша в отечественном авиастроении, совершенно сейчас пустая. Это малая авиация. А что это такое? Это перевозки на небольшие расстояния, это сельское хозяйство, это лесозащита. Нужен России такой самолет, а его нет. В советское время самолеты Ан-2 выпускали сотнями. Сейчас в Новосибирске придумали небольшой самолет, но двигатель на него никак не делают. Нет интереса у правительства, к сожалению.

— **Говорят, что со многими этими задачами могут справиться беспилотники или экранопланы.**

— Экраноплан — это вещь! К сожалению, заброшенная. Никто не хочет признавать его своим. Моряки говорят: наше — то, что по воде плавает. Авиаторы, считают, что летать можно только высоко. Даже суда на подводных крыльях выпускают единицами.

Но мы продолжаем работать и в этих направлениях. В прошлом году на «Гидромаше» разработали и изготовили агрегаты шасси для беспилотного летательного аппарата «Альтиус».

— **Вы считаете, что малой авиацией, беспилотниками, экранопланами должно заниматься государство, как и гражданскими самолетами? И какие функции оно должно на себя взять? Координацию, планирование, госзаказ?**

— Я считаю, нам нужно министерство авиапромышленности. Нужен единый орган управления, чтобы собрать



С президентом концерна Либхерр г-ном Вилли Либхерром

всех, скоординировать. Сейчас все «разбрелись» по разным ведомствам. Только у «Ростехнологии» 33 авиационных агрегатных завода — это много. Но выпускают они продукции не больше чем на 20 миллиардов рублей в год. А один наш завод — на восемь миллиардов.

— **Как же вам удается в таких условиях работать эффективнее большинства агрегатных заводов?**

— В 2015 году мы достигли уровня производства 1990 года. Но тогда у нас работало семь тысяч человек, а сейчас — три с половиной тысячи. То есть, производительность мы повысили в два раза. Если сравнивать с другими заводами, работающими на нашем уровне, то им далеко до наших объемов.

Работать надо на перспективу. Мы всегда старались внедрять передовые методы обработки изделий и, по возможности, оснастить завод высокопроизводительным оборудованием. В этом веке мы приобрели больше сотни единиц современного оборудования, в основном, не имеющего аналогов в России. В этом году акционеры на обновление основных фондов, включая техническое перевооружение, решили направить полтора миллиарда рублей.

Однако мало станки поставить, нужно, чтобы на них кто-то работал.

— **И где берете специалистов? Зачастую наши вузы готовят их не для нижегородских заводов.**

— Для нас — готовят. Молодые ребята учатся за наши деньги в Техническом университете, а защитив диплом, возвращаются на завод. Правда сейчас вузы выпускают бакалавров и магистров. Мне ближе понятие инженер. Вот и делаем мы у себя инженеров из бакалавров и магистров. За счет квалифицированных кадров и смогли выжить в трудные времена. Мы ведь должны обеспечить весь жизненный путь продукции: техническое задание, разработка, испытания, производство, эксплуатация вплоть до списания.

— **Владимир Ильич, скажите, а есть самолеты, которые летают без сделанных на «Гидромаше» узлов и деталей?**

— Есть. Но мы работаем, чтобы их становилось меньше (смеется). Мы сотрудничаем с предприятиями Латинской Америки, Канады, Европы. Только с их заказов имеем больше миллиарда рублей в год. Я только что смотрел на сборку гидроагрегатов, которые мы поставляем на новейший Эрбас А-350. Это, я вам скажу, классная работа!

— **Здорово, что Вы не утрачиваете оптимизма, несмотря ни на что.**

— А зачем его утрачивать?



На авиасалоне Фарнборо