

Шарада для эрудитов, красная тряпка для начальства.

Вот что такое беспаспортный, безработный ИКС

Вопрос на засыпку: что ж это за дело — завод им на всю страну хвалится, „генералитету“ НТЦ он вроде красной тряпкой для быка?..

Впрочем, загадку эту можно сформулировать и иначе. Скажем, вот так: „На всех ли модификациях автомобилей семейства „Самара“ пятое колесо — запасное?“

(„КП“ № 28 от 15 февраля 1995 г., викторина ВАЗа в честь 70-летия „Комсомолки“).

Уж и не ведаю, кто из клерков трудился над этой головоломкой, но ход был выбран остроумнейший. Поддых всем этим умникам-эрудитам, чтоб на дармовые „Жигули“ рот больно-то не разевали. И впрямь, кто ж это смог бы догадаться, что речь идет о разработке, о которой знает ну о-очень ограниченный круг людей. Предлагаю на достигнутом не останавливаться: в следующей раз есть смысл кликнуть клич по заводу, чтобы „охват“ нереализованных (из-за бюрократов и завистников) идей был как можно шире, а количество и сложность загадок тем самым на порядок выше. А стало быть, и шансов не разбазарить призовой фонд, использовать его в качестве наживки для других подобных акций гораздо больше. Чего уж мелочиться!

Нет, правда, анекдот. Не ударив и палец о палец, чтобы „застолбить“ новое авто как вазовское дитя, завод без лживой скромности трубит о нем на всю страну (ибо что, как не скрытая реклама, все эти викторины?!).

Ну да хватит эмоций. Перейдем ближе к делу. Самые преданные наши читатели, возможно, помнят эту давнюю историю, о которой газета рассказала в мае 1992 года. Мы писали тогда, зачем и почему был создан в НТЦ специализированный автомобиль с пятым колесом. Дело в том, что, заходя на посадку, лётчик должен правильно спрогнозировать дистанцию торможения. Тем паче путь, который самолет пробегает по взлетно-посадочной полосе, ограничен — 3000 метров в лучшем случае, а в аэропорту Курумоч и того меньше — 1200 и 1600. Времени, как вы понимаете, в обрез, так что малейшая ошибка может стать роковой. Риск сводится к минимуму, если по полосе предварительно пустить специализированный автомобиль — измеритель коэффициента сцепления, то бишь, грубо говоря, силы трения для неидеальных поверхностей, которыми как раз и являются колесо и дорога. Клиентам Аэрофлота небезынтересно, наверное, будет узнать, что на пороге третьего тысячелетия коэффициент этот в российских аэропортах поныне вычисляется „дедовским“ способом, сродни знакомой по советским фильмам процедуре определения готовности земли к севу. Только там бывалый агроном пробует ее на вкус, а тут целая бригада выезжает на летное поле и пробует его „на каблук“. Один кричит: „Можно садиться“, другой — „Нельзя“

Решение принимается с учетом рейса. Если рейс грузовой, лётчик высокого класса, а полоса вроде бы обледенела, именно — вроде бы... В общем, можно рискнуть. Ну а если самолет пассажирский, да не приведи господь — московский, так лучше перестраховаться...

И вот теперь мы переходим к самому важному в нашем рассказе: несколько лет назад (!) по хоздоговору с НИИ гражданской авиации „Аэропроект“ два вазовских инженера практически на голом энтузиазме создали автомобиль ВАЗ-2108 ИКС (измеритель коэффициента сцепления взлетно-посадочной полосы), который произвел в кругах специалистов настоящую фурор. К тому времени в приснопамятном СССР был один-единственный автомобиль такого рода, закупленный в Швеции (родина ИКСов). В 1988 году богатейший Аэрофлот готов был закупать ИКСы у ВАЗа по сто тысяч рублей, за немислимые по тем временам деньги, а потребность даже на первых порах составляла 300 штук!

Создатели нового автомобиля получили от своего дитя самые лестные отзывы от высшего командного состава Аэрофлота. Зам. министра гражданской авиации пел ему дифирамбы. Было даже письмо министра гражданской авиации Бугаева министру автомобильной промышленности Полякову с выражением признательности за быстрое выполнение договора, просьбой продолжить сотрудничество и передать благодарность рабочим и инженерам — разработчикам ИКСа. Тем не менее дальше небольшой партии, да и ту собирали на московском заводе министерства гражданской авиации, дело не пошло. Не задалась судьба у подавшего столь блестящие надежды автомобиля! Причины этого авторы (а это инженеры управления исследований и доводки автомобилей НТЦ) Всеволод Георгиевич Транквиллевский и Валерий Васильевич Порубай делят в равдоушии тех, кто мог, но не хотел ничего сделать для того, чтобы эта разработка получила путевку в жизнь. Напомним, что ИКС создавался в полулегальных условиях. Санкции на его разработку как будто бы были получены на самом высшем уровне, но не чересчур официально: „Возьмется — так возьмется. Получится — так получится...“

А они взялись! Несмотря даже на то, что технические условия не были сформулированы, задача была определена в буквальном смысле на пальцах. ИКС „лепили“ из бросового автомобиля, без промежуточных стадий — сразу ходовой макет. Специалисты говорили: „Нет, так нельзя делать. Так не пойдет!“ Однако дилетантство в меру бывает очень эффективным. Молодой, бесстрашный в силу неопытности может порой свернуть такие горы, какие только снились умудренному, а значит — битому жизнью. И они приспособивали, подгоняли. „Не выйдет, так ломаем“ — таков был их девиз. В этом и было их преимущество, что они не знали, чего нельзя делать. Поэтому и увеличили базу автомобиля почти на 40 миллиметров (правда, ход сделали жестче, уменьшили подвеску). Многие отнеслись к этому скептически, однако им это удалось. Конечно, пострадала комфортабельность, но для ИКСа это был не приоритетный показатель. Не все вышло гладко, ведь работали, что называется, с колес: нарисовал — отдал, но замечательно уже само по себе то, что автомобиль был рожден в рекордные сроки — всего за девять месяцев. Кроме комплиментов, создателям ИКСа полагались и деньги. Все, кто принимал пусть минимальное, но практическое участие в разработке ИКСа, а это — 76 человек, были включены в список, который вначале лег на подпись Г. К. Мирзоеву, а потом пошел гулять по кабинетам. „А почему нет этой фамилии?“, „А почему там-то не включили?“

Теперь уже есть основания утверждать, что такое вольнодумство или, если хотите, неадекватность вышли и авторам, и их дитяти боком. Короче, когда приспел второй договор, эту партию собирали уже за пределами ВАЗа, и завод вообще на сей раз выступал в роли субподрядчика как разработчик и поставщик отдельных узлов. Зато предприятие, на котором осуществлялась сборка, не преминуло себя разрекламировать по типу: „Такой хороший ИКС, выпущенный 408-м заводом гражданской авиации“... Вот и все вехи той давней грустной истории — истории разработки автомобиля с пятым колесом, которая хоть и велась под флагом ВАЗа, но явила миру „незаконнорожденное“ дитя. Проблем со сбытом в те поры у завода не было, его продукция шла нарасхват, поспею добиваться международного сертификата ИКСу с тем, чтобы выпускать в дальнейшем целую гамму автомобилей и успешно гордиться ими, никто на заводе не захотел. Не нашлось Транквиллевскому и Порубаю единомышленников. Некоторым всплеском интереса к их изобретению был отмечен лишь нынешний год. Вспомнили про ИКС на колдоговорной конференции завода. И кто бы вы думали? Профсоюз „Единство“! Конечно, эмоций было явно через край, а по сути все верно. Вот он, кусочек этой цитаты: „Конечно, по машине ИКС Владимир Васильевич может встать и сказать... он может все в шутку перевести: „Можно там шестое колесо прибавить или консервную банку“... А я бы ему добавил: „Метлу и лопату! Да лишь бы брали ее за рубежом!“ Так рассуждает рабочий. Ну, а в „верхах“ единственно достойным приращением этой разработке, похоже, сошли такое: зашифровать ее в загадку. Обидно за авторов! Ей-богу, ИКС заслуживает лучшей доли.

Ну, а как сейчас живется его создателям? Оказалось, что они не „угомони-

лись“, полны старыми надеждами и новыми идеями. —И грустно, и смешно: все хотят делать деньги из воздуха. Желательно не прикладывая никаких усилий. Чтобы карманы как бы сами по себе пухли, — говорит Всеволод Георгиевич Транквиллевский. Вызывали нас тогда к Сахарову. Подготовили мы планшеты с фотографиями, отчетами об испытаниях. Он посмотрел и говорит: „Найдите возможность все это сделать“ „Да как же мы это сделаем — у нас ни денег, ни автомобилей“ „У меня тоже денег нет. Я помогать буду“

А чего нам помогать без денег? Плохая или хорошая эта машина, но ведь речь идет и об имидже НТЦ. Будут брать или не будут — это второй вопрос, но паспорт получить на нее надо. Не нужна она сейчас — пусть „лежит про запас“

И что нужно? Две машины отправить в ИКАО (Швейцария), чтобы получить сертификат. Это и стало камнем преткновения: а где их взять? Я позвонил в аэропорты, куда сдавали мы наши машины. Может, чем помогут? С нашим бывшим заказчиком говорил, он нас ободрил: „Денег нет, но нам это надо“ А в Шереметьево на ИКСах картошку возили. Они же не сертифицированные, как их по назначению использовать! В качестве опытных экземпляров на них работали. А чтобы использовать как инструмент, прежде документы на них надо выправить. Спустя время нас известили: готовы поменять на любые ездовые машины. Хоть какие — старые, новые. А нам обещали ИКСы вернуть со всей начинкой. Кинулся я снова по кругу, обежал кабинеты. „Опять ты с этими машинами...“ На этом дело и кончилось.

Стали мы втихомолку делать машины для нашего полигона. Принцип использовался тот же самый, но чуть-чуть иначе. Закапировали, так сказать, а то ИКС — как бельмо на глазу всем. Нам „Аэропроект“ сделал оснастку по договору — электронику, кабели. Так нас обокрали. Машина под окном стояла, мы ее укомплектовали. И что вы думаете — увели! Заявляли в милицию, а толку-то. На нашем любимом заводе что упало, то пропало. Поискали, дали нам справку, что найти невозможно. Так и списали автомобиль. Остался один комплект, его ставить куда-то мы уж не рискнули. Трясемся над ним, как скупец над сундуком золота. А сейчас времена и вовсе аховые: железа нет, болтов нет, ничего нет

Время от времени предпринимали какие-то попытки. Собирали в нашем управлении заявки на международный научно-практический семинар. Попытались мы снова наш ИКС протолкнуть. Сдали бумажки. Потом сморим — напечатали тезисы докладов участников этого семинара. Себя там не обнаружили. А мы, кстати, не только на

ИКС документы готовили. Придумали еще и противоугонное устройство. Сейчас ведь какое поветрие? Даже какое-то серьезное постановление вышло, что с 1995 года автомобили должны поставляться с фирменными противоугонными устройствами. Вот мы и захотели в струю попасть. Обмозговали что и как. Решили с электроникой больше не связываться, и с ней украсть могут, у нас горький опыт на этот счет имеется. И вот родилась у нас идея, был такой интеллектуальный всплеск. Принцип такой: сиденье попросту запирается, и в машину практически невозможно сесть. Изготовили несколько экземпляров, получили положительный отзыв: НТЦ, мол, изыскивает деньги, чтобы приобрести этот патент. Устройство проверено в работе, оно простое и в то же время „железное“. Одно из них даже вроде бы на машину А. В. Николаева поставлено — судьба его нам не до конца известна. Второе стоит у А. П. Пушкаря, это зам. по персоналу департамента развития. Все исправно защелкивается. Мы надеялись, что он рекламу поможет этому устройству сделать. Расчет не оправдался...

На заводе все жалуются: денег нет. Так вот они, деньги! Там, в этом устройстве, пять деталей элементарных, там делать нечего. Организуйте производство. Есть же всякие „Спары“, „Паллады“ Но опять же, два дурака, никому со своими идеями не нужны.

А ведь на заводе идет сокращение. Давайте организуем небольшие (максимум 100 человек) производства, которые будут вначале под заводской крышей (начального капитала ведь у среднего вазовца нет, мы не вореем!). Люди будут деньги зарабатывать себе и заводу. Пушвина должна, разумеется, остаться. Так можно и противоугонные устройства выпускать, и игрушки. По поводу игрушек состоялась у нас недавно встреча с одним важным итальянцем. Он предложил в первую очередь маркетинговые исследования провести. Что тут скажешь? Принцип „двух стульев“, он чем интересен? Считается, что рядовой слесарь не может выполнять сразу две работы. Чем выше человек по служебной лестнице, чем важнее выполняемая им работа, тем, как это ни парадоксально, больше разных обязанностей, постов он может совмещать. Мы находимся на том уровне, когда невозможно делать две работы. Мы ж ефрейторы, нищие ефрейторы. Поколотят нас, поругают посидим мы, подумемся, побойаемся, а потом все равно что-то пытаемся делать... Как реально помочь нам закратить какое-то дело? Допустим, не хватают Отчисло болтов каких-нибудь хитрых. Хорошо, купили задрипаный станок, попросили неумытого иностранца (мы все равно молиться на него будем), наладили выпуск болтов. Иностранец их не берет, они ему не нужны, мы их здесь продаем. Расплатились себе капитал сколотили. Ведь все с нуля

действительно трудно организовать. Но привлечь кого-то на малых долях, паях всегда можно. Однако, чтобы я инвестора нашел, мне погони соответствующие требуются, полномочия... Еще интересный штрих. Мы делали всевозможную оснастку для боксового испытания двигателей. Как всегда для НТЦ денег нет, а на сторону — пожалуй-ста, найдутся. Пока искали изготовителей, рядились (КВЦ заломило такую сумму!), эти суммы выросли на порядок. А тут нам довелось в Москве на выставке одной побывать. Ходили-ходили, наткнулись на австрийцев, которые двери промышленные продавали. Слово за слово, и выяснилось, что с ними можно для наших боксов двери сделать гораздо дешевле, чем где бы то ни было. Но у нас в НТЦ ведь как заведено: исполнители все готовят, а в загранку отправляется начальство. В общем, и тут ничем хорошим дело не кончилось... Ну, а двери в конце концов в продаже появились, стоят бешеные деньги. А в десятки раз дешевле на заводе делать никто не захотел. Зачем? Легче откуда-то привезти!

Что к этому добавить? Беспаспортный и безработный ИКС по-прежнему на многие годен. В нем нудаются и аэропорты (проблема безопасности полетов по-прежнему актуальна). Такое авто могло бы быть востребовано нашей доблестной Госавтоинспекцией. Тему эту можно было бы развить. Только в этом должны быть заинтересованы не только авторы...

И. НЕССИ.

Постскриптум. Пока этот материал готовился в номер, в департамент развития пришло письмо следующего содержания: „Ассоциация „Аэропорт“ создана авиапредприятиями гражданской авиации, расположенными на территории бывшего СССР, главной задачей которой является решение проблем аэропортов в их производственной деятельности.“

Одной из таких проблем в настоящее время является замер коэффициента сцепления на взлетно-посадочной полосе (ВПП) аэродрома. Требованиями международной организации гражданской авиации (ИКАО) установлено, что замеры должны производиться только документальным способом при скорости транспортного средства, на котором установлен прибор, не менее 120 км/час. В аэропортах ГА используются отечественные приборы, но только визуального действия, что не соответствует международным требованиям.

В свое время АвтоВАЗ занимался этой проблемой...

За рубежом только две фирмы выпускают данные машины: это „Татра“ (Чехия) и „SAAB — Tester“ (Швеция), однако высокая стоимость не позволяет аэропортам приобрести эти машины.

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“

Учитывая потребность в машинах для замера Ксц и жесткие международные требования по обеспечению безопасности полетов, ассоциация „Аэропорт“ ГА просит завод возобновить работы по созданию машины...“