

ИКС — почти что Мистер —

с нелегкой судьбой незаконнорожденного



„Кухня“ Аэрофлота

Нужно ли машине пятое колесо?

Не торопитесь с ответом, жизнь — это царство Абсурда, в ней много немислимого, непредсказуемого, того, о чем мы просто не догадываемся. К стыду своему (?), постоянный клиент Аэрофлота, я и не подозревала о существовании такого понятия, как коэффициент сцепления, в связи с которым и потребовалось создание специализированного автомобиля, кстати, с пятым колесом.

Да простят читатели мне столь много физики, поискушаю их терпение. О том, что такое сила трения, слышаны все. Но это понятие — идеальное. А когда поверхности не идеальны (колесо и дорога), то принято говорить о коэффициенте сцепления. В реальных условиях эта величина сильно меняется (в зависимости от погоды — влажность, лед). Суть проблемы в том, что, заходя на посадку, летчик должен правильно спрогнозировать дистанцию торможения. Тем паче путь, который самолет должен пробежать по взлетно-посадочной полосе, ограничен — три километра в лучшем случае, а в аэропорту Курумоч и того меньше — 1200 и 1600 метров.

Любопытно, что большинство пассажиров, зайдя в иллюминатор землю, облегченно вздыхают — слава богу, все позади. Мало кто понимает, что наступает, наоборот, самый ответственный этап, когда у летчика испарина выступает — настолько посадка — сложная процедура в сравнении даже со взлетом, не говоря о самом полете. Тут уже времени в обрез — малейшая ошибка может стать роковой.

Риск сводится к минимальному, если по полосе предварительно пустить специализированный автомобиль — измеритель коэффициента сцепления, и данные руководитель полетов передаст на борт самолета.

А на борту должны уже решать какие-то арифметические задачи?

Нет. В авиации арифметические задачи не приняты. Здесь существует летный минимум — в зависимости от класса каждому летчику известно, при каком боковом ветре, при какой видимости и коэффициенте сцепления ему можно совершать посадку. Все очень строго регламентировано. Эти величины могут быть такими, что самолет нужно отправлять на запасной аэродром. Конечно, в экстренных случаях он может тормозить двигателями, но при этом резко, просто катастрофически, сокращается их ресурс, т. е. экономически это очень невыгодно...

Словом, маленький такой нюанс, от которого столько всего зависит. Ну и плюс такая небезынтересная деталь: поскольку измерение коэффициента сцепления в распоряжении Аэрофлота техникой (есть у них такая неуклюжая тележка АТТ-2) — это маленькое светопредставление, то в ходу „дедовский“ вариант. Он

чем-то сродни знакомой по советским фильмам процедуре определения готовности земли к севу — бывалый агроном пробует ее на вкус. А тут (на пороге третьего тысячелетия) целой бригадой выезжают на летное поле и каблучком по полюсе крутят. Один кричит: „Можно садиться!“, другой — „Нельзя“. Решение принимается с учетом рейса. Если рейс грузовой, летчик высокого класса, а полосу вроде бы обледенела — вроде бы... В общем, можно рискнуть. Ну а если самолет пассажирский, да не приведи господь — московский — лучше перестраховаться.

Всю эту аэрофлотскую „кухню“ рассказали мне два вазовских инженера — начальник КБ стенов управления исследования и доводки автомобилей НТЦ Всеволод Георгиевич Транквиллевский и Валерий Васильевич Порубай. А уж она, эта кухня, им известна доподлинно, поскольку они и сами варились в ней долгое время, были там „за своих“.

Дело в том, что они по хоздоговору с НИИ гражданской авиации „Аэропроект“ и создали автомобиль ВАЗ-2108 ИКС — измеритель коэффициента сцепления взлетно-посадочной полосы.

Дилетанты начинают и выигрывают

У всякой гениальности непременно выискивают корни. Автомобиль Транквиллевского и Порубая — это событие в автомобилестроении страны, притом проверка временем выдержана успешно (но об этом чуть позже), и посему совершим небольшой экскурс в прошлое — тем паче это необходимо для большого будущего, которого их детище, несомненно, достигнет.

Некоторая доля дилетантства бывает очень полезна. Молодой, бесстрашный в силу неопытности может свернуть такие горы, какие только снились умудренному (читай — битому жизнью). Наверное, поэтому Транквиллевский и Порубай не испугались взяться за проработку этой идеи: КБ стенов — бюро „всеядное“, в каком-то смысле — универсальное (в сравнении, например, с кузовщиками). На руках не было технических условий, задача в буквальном смысле была поставлена на пальцах, но и это не смущало. Решили долго не раздумывать, а сразу делать дело, притом широким фронтом: параллельно разрабатывался дизайн, приборное обеспечение и т. д. Простор для творчества был огромный, единственное, что довлело, да и то в порядке самоцензуры — так это ориентир на детали местного производства. Порубай предложил очень хорошие варианты, но они были сразу же забракованы: гарантия была „понятными“ наверху — на 90 процентов „танцевать от ВАЗа“, использовать не самое-самое, а имеющееся под рукой... Так и появился ВАЗ-2108 ИКС.

Его лепили из бросового автомобиля, без промежуточных стадий — сразу ходовой макет. Работали вечерами, стараясь не попадаться на глаза начальству. Санкции-то были получены на самом высшем уровне, но не чересчур официально, по типу: „Возьметесь — так возьметесь. Получится — так получится, ну а на нет и суда нет...“.

У них получилось. И не то чтобы куш сорвать надеялись. Больше азарта было. Преграды, естественные и искусственные, только подогревали. Специалисты говорили: „Нет, так нельзя делать. Так не пройдет!“. Но другого выхода не просматривалось. И они приспособивались, подогнали. „Не выидет, так ломаем“ — под таким девизом и работали.

— В этом и было наше преимущество, что мы не знали, чего нельзя. Поэтому и увеличили базу автомобиля почти на 40 миллиметров (правда, ход сделали жест-

че, уменьшили подвеску). Многие поначалу просто не поверили — теоретически это невозможно было. А нам удалось правда, пострадала комфортабельность — но в нашем варианте это уже не суть важно, — рассказывает Транквиллевский. — Не все, конечно, вышло гладко. Утрясали „в процессе“: определились в деталях по ходовой части, параллельно занялись дизайном. Самое примечательное: все делалось с непривычным всеобщим энтузиазмом, что называется — с колес нарисовал — отдал. Рабочие подходили „Здесь не получается так, давайте вот как сделаем!“ Какие-то орехи нам прислали, собственно, мы сразу предупредили: „Может и напортачить!“ Но никто не бурчал, доводили до ума сообща. Автомобиль был рожден в рекордные сроки — всего за девять месяцев.

Триумф младенца

ИКС был „без пяти минут“ готов, оставались последние штрихи. А тут как раз пришло большое собрание высшего командного состава Аэрофлота в Москве. К мероприятию была приурочена выставка достижений наземной спецтехники в Шереметьево-2, в числе прочих был и вазовский автомобиль. Он произвел настоящий фурор. Зам. министра пел дифирамбы: договор с заводом был подписан совсем незадолго до выставки, тех. задание оформлено чуть ли не на днях. „Вот как ВАЗ работает“ — ставили тольяттинцев в пример всем остальным...

К этому времени в стране был один автомобиль-измеритель коэффициента сцепления взлетно-посадочной полосы, закупленный в Швеции (шведы доминируют в этой области, они, собственно, и основоположниками „застрелщиками“ здесь являются). Так что вазовское авто пришлось очень даже ко двору. В 1988 году (!) Аэрофлот готов был закупать их по сто тысяч рублей (!), а потребность составляла даже на первых порах 300 штук в год.

Похмелье, или Укрощение строптивых

Итак, создатели ИКС получили о своем детище самые лестные отзывы (помните, даже грамоту какую-то). Но не только. По хоздоговору полагались и деньги — не бог весть какие, но ощутимые по тем временам сумма. И тут началось! Когда дело дошло до дележки, рассказывает мой собеседник, мы определились так: вознаграждение выплачивать исключительно тем, кто принимал непосредственное участие в работе — а это 76 человек. Бюро у нас небольшое — 17 человек, приходилось нанимать кого-то со стороны — мы ведь знали, что деньги у нас будут. Все было по справедливости: просили выполнить то-то и то-то за оговоренную сумму, если она, предположим, не устраивала — накидывали за срочность и т. д. В общем, договаривались полюбовно. Все это протоколировалось: мы отмечали, кто чего сколько и в какой срок. Люди знали свои ставки (правда, какую-то часть мы „забронировали“ про „черный день“ — мало ли какие непредвиденные траты могли внезапно возникнуть).

Ну а в итоге получился список, он лег на подпись Г. К. Мирзоеву, а потом пошел гулять по кабинетам... „А почему нет этого?“ „А почему такого-то не включили?“ Так ведь они ничего не делали! В общем, история эта месяца четыре продолжалась, если не больше. Мы даже в парке тогда бегали. Шуму было: „треугольники“, „пятиугольники“ собирались. Ну а кончилось все вот чем: рабочих из того списка не тронули, а двум упрямым смутьянам — по две-три сотни срезали...

А тут наклонился второй договор.

Вышедшим из повиновения как будто и не чинили препон, но условие было поставлено такое: агрегаты делать на заводе можно, но собирать нельзя. Обосновать-то можно любое решение — производственные мощности заняты под плановые работы, и все тут! Это же ведь только у нас в стране может быть безработица при нехватке рабочих! Короче, стали мы выкручиваться, организовали сборку этой партии автомобилей (10 штук) на московском заводе министерства гражданской авиации...

Царство абсурда

Тут я не выдержала, прервала монолог — дала знать идеалистическая дурь, — мой хоть и значительно поубавился, но никак не выбухнул из меня жизненные передеряги: не укладывается в голове! Ведь завод мог получить дивиденды!

— Если бы ВАЗ был капиталистическим предприятием! А тогда завод жил радужными перспективами (перестройка только начиналась). Да гори он синим пламенем, этот ИКС! Ведь экономическая подоплека была такова: между УГК и Аэрофлотом всегда существовали неформальные отношения: предположим, надо срочно отправить машины на северные или южные испытания, а официальным путем самолет получить нельзя. И вполне естественно, что от просьбы министерства гражданской авиации не отмахнулись. Но в то же время степень задолженности авиаторам не подразумевала доведение до логического конца наших разработок.

— Ну ладно, долги — платежи... Но ведь такой успех!

— Это был успех технический. И позиция администрации вполне понятна: зачем суеить, если машины продаются и так нарасхват. Проблем со сбытом ведь не было! Это западная среда позволяет на одном предприятии делать от шприцов до самосвалов. А у нас ведь понятие „необходимо“ составлялось не экономическими стимулами, побудительным мотивом являлись постановления, под которые выделены деньги...

— Может быть, на заводе просто не была известна стартовая цена — 100 тысяч?

— Все было известно. Тут ведь еще и третья сторона имела: лабораторную аппаратуру обеспечивал Чешский научно-исследовательский институт транспорта. Специалисты их сюда частенько наезжали. Предполагалось в конце концов оформить совместное авторство. Ничего из этого не вышло. Опытную партию собрали с грехом пополам. Кстати, в этот раз мы вообще выступали как субподрядчики — договор заключался с московским заводом, а они уже — с нами, как с разработчиками и поставщиками отдельных узлов. Шеф-монтаж, так сказать. Поэтому, собрав автомобили, москвичи не преминули себя широко разрекламировать: такой хороший ИКС, выпу-

щенный 408-м заводом гражданской авиации. Для нас это было не смертельно. Хотя юридические нюансы надо было, конечно, обговорить заранее...

За полтора-два года мы приблизились к шведскому аналогу — не один к одному, понятно, было еще много сырого, но по некоторым показателям он был на равных с „импортным“. В принципе, это нормальное явление: наши вазовские автомобили тоже десятками лет доводятся...

Итак, появился резон говорить о серийном производстве — 10 тысяч автомобилей. Эти цифры надо воспринимать чисто гипотетически. Дело в том, что последние десять ИКСов делались на базе автомобилей, которые Аэрофлот получил по лимитам (для служебного пользования), т. е. практически оторвал от себя. Вот за носителями-то и встало дело. Не могла добиться какого-то сноскождения и выставка на ВДНХ авиационно-космической техники в 1990 году. На сегодняшний день все заглохло.

С нашей точки зрения, заводу нужно получить на ВАЗ-2108 ИКС международный сертификат. У нас есть разработки, можно бы было выпускать целую гамму автомобилей и успешно торговать ими. Союз распался, его аэропорты получают статусы международных, проблема с измерением коэффициента не снята с повестки дня. ИКС может использоваться и госавтоинспекцией. Кстати, единственное, на что пошло пока руководство НТЦ, — это создание двух автомобильных лабораторий по образцу и подобию нашего ИКСа для испытаний на полигоне и у дорожников. В семействе ИКСов появятся и „законнорожденные“. Может быть, с этого и начнется перелом, наша идея получит признание. Нельзя же до бесконечности поднимать цену на автомобили, когда-то это обернется сложностями в сбыте — насыщение рынка произойдет гораздо быстрее.

Мистер ИКС?

— Насколько реально поставить ИКС на поток?

— На заводе это, конечно, слишком сложно — кто же будет перестраивать линии под какие-то сотни штук.

Если администрация НТЦ повернется лицом к этой идее, возможно наладить выпуск на опытно-промышленном производстве. Для этого надо проявить капиталистический подход, а у нас все накрепко пропитано социалистическим духом, новые рыночные отношения — это пока только слова...

И пока более реальным представляется второй путь: можно использовать любые импортные автомобили, нам ведь не нужны слишком хорошие. Нашу систему адаптировать, приспособить под другой носитель — не проблема. Просто нужно организовать при НТЦ совместное предприятие — и вперед! Вообще это выглядит дико: при ВАЗе делать ИКСы на импортных автомобилях. Нонсенс!

Ну а что делать! Мы, кстати, нашли в Союзе и изготовителей приборов — конструкторская космическая фирма согласна даже пока без денег, в долг, сделать электронику в самом лучшем виде. Зондировали почву и на Жигулевском радио-заводе. Другие партнеры отыскались. Но как их в кучу-то сгрести, погоны у нас рейфорские, всерьез нас не воспринимают.

— А вы не боитесь, что „генерал“ появится и приберет все в свои руки?

— Наверняка появится. Однако мы надеемся на справедливость. Но это другой аспект.

— Так странно: при ВАЗе расплодилось масса малых предприятий, а вы...

— Расплодилось. А кто там у руля — люди и в прошлом обремененные властью. Номенклатурная прихвастания. В большинстве своем фирмы эти занимаются куплей-продажей, посредничеством, производителя среди них нет!

— Скажите, а стоит ли овчинка выделки, если использовать иностранные автомобили?

— Конечно. Но здесь тоже свои нюансы: у нас нет начального капитала, только зарплата.

— А интеллектуальная собственность?

— Кто и когда ее у нас считал? Все мы — рабы. Безусловно, какие-то деньги вложить в это дело надо. По этому поводу — один прямо-таки анекдот. Мы ведь вышли на английскую фирму „Фруд“, ее директор Бишоп продавал здесь оборудование, а вообще он еще владел личными самолетами, и его заинтересовали наши разработки. Он нашел в городе Вустер маленький электротехнический заводик, никому в Англии не нужный, и предложил, чтобы ВАЗ купил его за миллион долларов (что для ВАЗа эта сумма?), т. е. имел свою собственность на Британских островах. Он вызвался помочь организовать там производство этих автомобилей. ВАЗ при этом получал „дырку“ в Европу, выход на комплектующие и многое другое...

Конечно, это звучало невероятно и не нашло сочувствия у руководства НТЦ и завода. Мы еще и нагоняли получили. Хотя, по неофициальным сведениям, поезд пусть и ушел, но что-то подобное проверить вполне реально. Удивительно, что где-то в Англии находятся единомышленники, а здесь, на ВАЗе, нам никак не пойдут навстречу.

Видимо, это все потому, что мы поступаем нетрадиционно. В русских традициях пока гром не грянет, мужик не перекрестится. Вот наши русские мужики, что стоят во главе завода, никак не решаются перекреститься, все ждут, когда гром грянет настолько, что ползавода сокращать придется или останавливать его на два дня в неделю...

В конце концов Транквиллевский и Порубай просто будут вынуждены организовать частную фирму. И Волжский автозавод, и НТЦ не смогут выставить никаких претензий. Да, эти разработки делались под флагом ВАЗа. Но никто и иск арбитражный не сможет подать. За то время, что прошло с рождения ИКСа, мысль на месте не стояла. ИКС можно делать так, что он будет существенно отличаться от первоначального, от прототипа. У нас ведь набран большой исследовательский материал, статистика. Так что завод, НТЦ могут остаться при своих интересах. Жаль, конечно, но что поделаться!

Материал подготовки И. МУХОРТОВА.

ПОСТСКРИПТУМ: Конечно, мы понимаем, что это — одна точка зрения. Надеюсь, что удастся взглянуть на проблему и с колокольни руководителя НТЦ. А в идеале хотелось бы, чтобы, отбрасывая эмоции, в итоге родился Разумный Компромисс.