



## НПО «АэроVolга»: К новым высотам

текст Алексей Сергушкин

Производство авиационной техники, как правило, является атрибутом крупных промышленных центров. Тем удивительнее наличие в Красноярском районе Самарской области современного предприятия авиапрома со всей необходимой инфраструктурой. Научно-производственное объединение «АэроVolга» за короткий по меркам авиационного комплекса срок не только успешно наладило серийный выпуск лёгких гражданских самолётов, но и вышло с ними на международный рынок.

### Первым делом – самолёты

Предприятие учреждено в 2002 году, а на территории Красноярского района находится с 2007 года, когда было начато строительство первой очереди собственного аэродромно-производственного комплекса на месте бывшей площадки АХР. Создавали предприятие и развивали производство настоящие энтузиасты своего дела, лётчики, авиастроители. Некоторых из них уже нет в живых. В 2010 году не стало Михаила Михайловича Еманова, генерал-майора, лётчика-испытателя, в 2004 году поднявшего в воздух первый опытный самолёт предприятия и возглавлявшего НПО несколько лет. В прошлом году ушёл из жизни управляющий исполнительный директор Вячеслав Николаевич Лопухов, высококлассный инженер, полвека отдавший авиастроению и десять лет – НПО «АэроVolга».

Но, невзирая на потери и отдавая дань памяти преждевременно ушедшим коллегам, коллектив во главе с бессменным председателем Совета директоров и Генеральным конструктором НПО «АэроVolга» Сергеем Вячеславовичем Алафиновым, лётчиком-спортсменом, бывшим членом сборной России по авиарапиди, доктором экономических наук, развивает предприятие, запускает в производство новый проект. Именно его идеи и видение будущего самолёта легли в основу предприятия, а привлечённые им финансовые средства и обширный анализ потенциальных рынков самолётов-амфибий позволили воплотить их в жизнь.

Сегодня ООО НПО «АэроVolга» осуществляет полный цикл производства авиационной техники: проектирование, разработку, производство, наземные и лётные испытания, техническое обслуживание и ремонт. Компания имеет все необходимые сертификаты и лицензии.

«Основу производства составляет самолёт-амфибия LA-8 и его модификации, – говорит Сергей Вячеславович. – Базовая модификация LA-8С прошла международный аудит на

соответствие нормам лётной годности, часть 23, и запущена в серийное производство. В 2014 году разработаны новые модификации с увеличенной дальностью и мореходностью – LA-8L-RS и LA-8C-RS, имеющие усовершенствованные конструкции крыла и фюзеляжа. Сегодня идёт проектирование турбовинтовой версии LA-8T, рассчитанного на арктические районы России и других стран». Универсальность самолёта-амфибии определяет его уникальные свойства. Он может садиться и взлетать с твёрдого покрытия, с грунта, с воды. Причём после посадки на воду самолёт может подплыть к берегу, выпустить шасси и выехать на землю. В условиях бездорожья таёжных или тропических лесов он становится незаменимым.

В производстве используются лёгкие и прочные композитные материалы, современные комплектующие. Самолёт может оснащаться различными приборами и оборудованием по желанию заказчика, и в соответствии с этим – иметь разное назначение: грузопассажирский и почтово-багажный варианты, исполнение для санитарной авиации, туристический вариант, модификации для сельского хозяйства, для тушения пожаров и патрулирования территории.

### Об экспорте и импортозамещении

«Сегодняшний невысокий спрос на лёгкие гражданские самолёты в нашей стране объясняется не только экономической ситуацией, – говорит Сергей Вячеславович. – В России пока не созданы все условия для развития малой авиации.

В частности, мы серьёзно отстали от других стран в подготовке пилотов и в организации сервисного обслуживания самолётов. Поэтому нашему предприятию сегодня приходится в значительной степени ориентироваться на зарубежного покупателя».

И надо признать, НПО «АэроVolга» добилось здесь успеха. Благодаря испытательно-демонстрационным полётам и

участию в международных выставках авиационной тематики в России, Германии, Индии самолёты авиастроителей из Красного Яра заинтересовались покупатели в Европе, Юго-Восточной Азии, Австралии. В ближайшие годы планируется крупная международная экспедиция вокруг Северного, а затем – Южного полярного круга. В результате этого предприятия рассчитывают дополнительно выйти на рынки США и Латинской Америки, а также – с турбовинтовыми самолётами «арктической» модификации LA-8T – на рынки Канады, Аляски, Скандинавии.

«Казалось бы, продавать за рубеж сегодня должно быть выгодно, – рассуждает руководитель «АэроVolги». – Однако, учитывая то, что большая часть материалов и комплектующих импортные, нам удаётся обеспечивать лишь минимальную рентабельность предприятия. Импортозамещение при всём нашем желании осуществлять не удаётся – продукция соответствующего уровня качества в России не выпускается. Государству необходимо создать условия для восстановления утраченных производств в таких отраслях, как приборостроение, химия, металлургия».

По словам Сергея Алафинова, отсутствие больших ценовых преимуществ самолетов LA-8С перед зарубежными конкурентами компенсируется более высокими потребительскими качествами. Например, дальность беспосадочного перелёта достигает 4000 км (для LA-8C-RS), длина пробега при взлёте и посадке составляет всего 400 метров. Причём самолёт может взлетать и в непогоду, при величине волн до 60 см, поэтому его можно использовать и на море.

### Жизнь – в развитии

И всё-таки «АэроVolга» сделала серьёзный шаг навстречу отечественному потребителю – подготовлена к выпуску новая бюджетная модель «BOREY». Это маленький двухместный самолёт-амфибия, проект которого был представлен в мае этого года на выставке в Германии. О его успехе говорит то, что, ещё не начав производство, предприятие получило заказ и аванс за пять самолётов.

«Нашему производству в хорошем смысле стало тесно, поэтому в настоящее время мы ставим два новых цеха: механообработки и заключительных работ, – делится Сергей Вячеславович. – Благодаря этому освобождаем место в основных сборочных цехах, и в том числе расширяем площади для новых проектов». Кроме самолёта «BOREY», в числе перспективных проектов НПО «АэроVolга» – новый, полностью ком-



позитный региональный самолёт ТС-А21 на 19 пассажиров, самый экономичный в своём классе. Для реализации проекта необходимы серьёзные инвестиции.

«Мы надеемся постепенно выйти на оптимальные для нас объёмы производства – 10-15 больших машин в год и 30-40 маленьких, – говорит Сергей Алафинов. – Кроме основного производства, мы работаем и по другим заказам авиационной тематики. Например, в прошлом году завершили проект кабины самолёта бизнес-класса для компании из Казахстана. Сейчас работаем по сопровождению совместного со швейцарскими партнёрами проекта высотного турбовинтового самолёта бизнес-класса DS-18. То есть работаем и как конструкторское бюро, и как опытно-промышленное производство. Это значительно расширяет наши горизонты».

За последние годы компания значительно улучшила условия труда сотрудников: завершена реконструкция административного здания, оборудованы комфортные рабочие помещения для персонала и столовая. Кроме этого, построены гостевой дом и ангар для сервисных работ, благоустроена территория. В числе интересных задумок руководства – собственный небольшой музей авиации, в котором будут собраны различные экспонаты, связанные с авиационной техникой, с жизнью предприятия: модели самолётов, литература, видеофильмы, фотографии, награды и прочее.

На предприятии трудятся 80 человек. Костяк коллектива составляют высокопрофессиональные, проверенные кадры. «Мы активно работаем с молодёжью, принимаем на практику студентов профильных вузов, даём им уникальную возможность получить практическую конструкторскую подготовку, – говорит Сергей Вячеславович. – Но, несмотря на то что мы предлагаем интересную работу и высокую зарплату, предприятие по-прежнему испытывает дефицит квалифицированных кадров, особенно рабочих».

Примерно каждый пятый работник НПО «АэроVolга» – житель Красноярского района. Предприятие является одним из важнейших налогоплательщиков: за прошлый год оно выплатило налогов и сборов во все фонды из расчёта 120 тысяч рублей на каждого работающего. Прежнее и новое руководство района, безусловно, понимало и понимает ценность уникального предприятия как с точки зрения наполнения бюджета, так и имиджа муниципалитета, и создаёт нормальные условия для его работы, а значит – и для развития малой авиации региона.

