

Знакомьтесь, Евгений Пушкарский

24 ноября 2017 г. Евгений Юрьевич Пушкарский вступил в должность генерального директора Летно-исследовательского института им. М.М. Громова, второго по величине после ЦАГИ градообразующего предприятия города.

К моменту своего назначения Евгений Юрьевич был хорошо знаком со спецификой работы Института — в 2016 г. он пришел в ЛИИ на пост советника генерального директора по науке. В экспериментальной авиации полковник Пушкарский человек не новый и не случайный, до перехода в ЛИИ он 30 лет прослужил в Государственном летно-испытательном центре Министерства обороны им. В.П. Чкалова, защитил кандидатскую диссертацию, занимал должность заместителя начальника по научной работе. Между ГЛИЦ и ЛИИ исторически сложились тесные связи, их объединяет многолетнее плодотворное сотрудничество в области проведения испытаний и доводки военной авиационной техники. Поэтому первые впечатления о Летно-исследовательском Институте Евгений Пушкарский получил еще на военной службе.

«У меня было общее представление о ЛИИ, — рассказал Евгений Юрьевич, — но, только влившись в коллектив этого уникального Института, я понял, насколько высок уровень специалистов, которые здесь работают. Благодаря их усилиям и компетентности востребованность Института сегодня высока: ежегодно на 5-10% возрастает объем работы, в первую очередь, научно-исследовательской. Число сотрудников не увеличивается, уровень их квалификации позволяет справляться с поставленными задачами».

За счет чего растет объем работ, ведь новых самолетов мало?

В большой степени наша загрузка зависит от гособоронзаказа, а объем ГОЗовских работ последнее время увеличивался. Ведь не только новая техника проходит испытания — чаще требуется проводить испытания серийных самолетов после установки модернизированного оборудования. Кроме того, существуют программы импортозамещения, по которым производители оборудования создают новые образцы из отечественных комплектующих. И это оборудование должно пройти летные испытания, на которые Институт получает заказы.

Вы сказали, что число сотрудников не растет, почему?

В 90-е и «нулевые» годы Институт практически не пополнялся молодежью. Поэтому сейчас средний возраст работников в основных научных подразделениях весьма солидный. Уровень в 150-200 молодых сотрудников на 2 тысячи работающих нас не устраивает. Программу привлечения молодежи и обновления кадров начал еще мой предшественник — генеральный директор ЛИИ Павел Власов, и мы продолжаем двигаться в этом направлении. Для молодежи важна не только интересная работа, но и то, как она оплачивается. Средняя зарплата в ЛИИ в прошлом году выросла на 30% и достигла 53 тысяч рублей — к нам пошли молодые люди. У нас традиционные связи с МАИ, МФТИ, УГАТУ, Рязанским радиотехническим университетом. Выпускники этих вузов проходят у нас практику, знакомятся с тематикой работ, условиями труда, проживания. Кроме зарплаты им важен вопрос жилья, и здесь мы тоже предприняли ряд мер. Проработан и внедряется механизм компенсации Институтом процентов по ипотечному кредитованию для молодых специалистов. Молодой специалист, заключивший с ЛИИ договор, ежемесячно, в дополнение к зарплате будет получать определенную сумму для погашения процентов по ипотеке. Уже подготовлены проекты договора, положения и переданы Совету молодых специалистов для обсуждения и замечаний. Понятно, что помочь всем желающим сразу Институт не в состоянии, но с каждым годом число участников соглашения будет расти. Второе направление — это предоставление служебного жилья или общежития. Институту передано 7-этажное



здание на площади Громова, которое освободила воинская часть. Мы готовим проект его реконструкции и заняты поиском необходимых средств. Хотелось бы сделать общежитие для молодых специалистов по примеру общежития, построенного НИИПом. Пока у нас есть только своя гостиница в старом здании, которое тоже требует серьезных вложений. Часть его используется как гостиница для командированных, а вторая, за неимением других возможностей, как жилье для молодых специалистов. Им предлагаем двухместные номера со всеми удобствами, за скромную плату, не сравнимую с гостиничной. Наши основные усилия по привлечению молодежи в Институт направлены на предоставление интересной перспективной работы с достойной оплатой и оказание помощи в получении жилья.

А каковы ваши отношения к сотрудникам старшего поколения?

Возраст — явление относительное. Если молодой человек выполняет свои обязанности добросовестно, имеет богатый опыт за плечами, пользуется авторитетом в коллективе, то зачем с ним расставаться? У нас с первых дней образования ЛИИ работает удивительный человек — Арсений Дмитриевич Миронов. В декабре 2017 года ему исполнилось 100 лет. Он каждый день приходит на работу, является заместителем председателя Методического совета экспериментальной авиации. Глубоко понимая суть проблем и обладая уникальным опытом, Арсений Дмитриевич на каждом заседании задает вопросы, на которые молодые главные конструктора зачастую не сразу могут ответить. Безусловно, мы заинтересованы, чтобы он оставался в строю как можно дольше. Ему 100 лет, а те, кому 80, говорят, что для них Арсений Дмитриевич — ориентир, и им есть к чему стремиться. Поэтому здесь все зависит от человека.

Школа летчиков-испытателей по-прежнему ваша? В советские времена обучение оплачивалось государством, а сейчас его оплачивает та фирма, которой требуется испытатели?

Наша ШЛИ — единственная школа подготовки испытателей экспериментальной авиации. В советские времена ЛИИ существовал за счет госбюджета, а сейчас государственные деньги составляют всего 9% бюджета Института, а все остальное приносит работа по договорам. Со Школой действительно существуют проблемы, но мы убедили руководство ОАК, ВПК,

Минпромторга в необходимости развивать базу ШЛИ. Сейчас формируется государственная программа развития ОПК до 2027 г. Очевидно, что готовить летчиков будущего можно только на самой современной технике. Для этого требуется серьезная модернизация материально-технической базы Школы, в том числе, закупка новых самолетов, установка современных тренажеров, внедрение современных систем обучения. ШЛИ мы рассматриваем как часть общей подготовки летчиков; однако подготовка — это не только тренажеры и полеты, но и соответствующая медицина. При спецполиклинике ЛИИ существует ВЛЭК — врачебно-летная экспертная комиссия, где летчики проходят обязательные осмотры, но состояние поликлиники далеко от идеального. Ей необходима модернизация, и этот пункт мы также включили в проект госпрограммы. Меня вдохновляет, что руководство отрасли понимает важность проблемы: стране требуется больше летчиков-испытателей. Сейчас средний возраст летчиков-испытателей в экспериментальной авиации России 55 лет, а их всего работает около 200 человек. И здесь нужна молодежь, а учить ее следует на современной технике. К этой проблеме требуется комплексный подход. Отрадно, что у руководителей, ответственных за принятие подобных решений, есть понимание необходимости перемен. Надеемся, что наши предложения будут учтены в окончательном варианте госпрограммы развития ОПК.

ЛИИ и аэропорт, экспериментальная авиация и коммерческая совместно эксплуатируют ВПП. Не потеснит ли со временем коммерческая экспериментальную?

На нашем аэродроме базируется экспериментальная авиация не только ЛИИ, но и всех авиационных КБ: Ильюшина и Туполева, Сухого и Микояна, Яковлева и Мясищева. Сегодня оба вида авиации используют аэродром, примерно 50 на 50. Я считаю, что и дальше они могут жить и развиваться, не мешая друг другу — возможности аэродрома это позволяют. Такой большой аэродром должен быть загружен, и решение сделать это, в том числе, и за счет гражданской авиации считаю правильным, при условии соблюдения всех договоренностей. Сейчас, на время проведения чемпионата мира по футболу, мы перешли на круглосуточную работу аэродрома, хотя стандартно он открыт с 7:00 до 23:00.

Вечером 28 апреля у Ил-38 «АК им. Ильюшина», выполнявшего испытательный полет с семьей членами экипажа, перед посадкой не вышла стойка переднего шасси, и он около часа кружил над аэродромом, вырабатывая топливо, а потом благополучно приземлился. За это время несколько пассажирских самолетов, которые должны были приземлиться в аэропорту «Жуковский», были отправлены в Домодедово. Как такое могло случиться?

Мы с коллегами из Рампорта обсуждали этот случай. Если изначально было четко распределено время, когда летает экспериментальная, а когда гражданская авиация, то сейчас Рампорт, чтобы справиться с увеличившейся интенсивностью своей работы, просит нас в паузы между испытательными полетами обеспечить прием их рейсов. Мы идем навстречу, но предупреждаем, что у опытного самолета вероятность возникновения нештатной ситуации выше. Поэтому достигнута договоренность, что для каждого гражданского борта предусмотрен запасной аэродром — это Домодедово или Шереметьево в зависимости от авиакомпании — и в случае каких-либо обстоятельств с воздушными судами экспериментальной авиации на аэродроме в Жуковском самолеты гражданской авиации отправляются туда. С точки зрения безопасности пассажиров здесь нет никаких рисков. Конечно, возникают неудобства, но если это было время работы экспериментальной авиации, то финансовую ответственность несет аэропорт или авиакомпания, и они разрешают возникшую ситуацию за свой счет. Сейчас мы ведем переговоры с Рампортом с целью юридически закрепить ответственность сторон в подобных случаях.

В городе многие интересуются судьбой построенного здания для штаб-квартиры ОАКА. Понимаю, что вы не имеете отношения к его судьбе, но может у вас есть информация, которой можете поделиться?

Сейчас осуществляется введение здания в эксплуатацию, параллельно определяются подразделения, которые будут размещаться в этом здании. Насколько мне известно, вопрос «заселения» будет решен в самое ближайшее время.

Вы возглавляете Летно-исследовательский институт имени М.М. Громова уже более полугода. Срок небольшой, но достаточный, чтобы сделать первые выводы и обозначить основные направления развития Института.

Резюмируя сказанное, еще раз подчеркну, что считаю очень важным сохранение кадрового потенциала, создание в ЛИИ условий для привлечения молодежи, понимания под этим жильем, достойную зарплату и интересную работу.

Безусловно, основные наши усилия будут направлены на модернизацию летно-экспериментальной базы (это летающие лаборатории, стендовая база, радиополигон и другое) и аэродрома для приведения их в состояние, отвечающее современным требованиям, а также на повышение эффективности использования уже имеющегося потенциала. Предстоит обновить ключевые системы Института: производственную, управленческую, систему обеспечения и обслуживания, привести их в соответствие с объемами и сложностью решаемых задач. И конечно, необходимо расширять степень участия ЛИИ в новых направлениях развития авиационной и космической техники, в прикладных исследованиях физических явлений и технологий.

Работы много, работа интересная и понятная мне. Коллектив надежный, с такой командой можно идти вперед, и у меня на нее большие надежды.

Анатолий Смирнов / Фото автора