

## Корабль и тренажер заказывать одновременно

В компании «ОСК-Транзас» уделяют этому направлению повышенное внимание

// Евгений Комраков

// Михаил Ходаренок

*Во время выставки «Евронаваль-2012», проходившей недавно во Франции, на вопросы главного редактора газеты «Военно-промышленный курьер» ответил генеральный директор компании «ОСК-Транзас», участницы этого мероприятия, Евгений Комраков.*

**«ВПК»: Евгений Вячеславович, ваша фирма первый раз на «Евронавале-2012»?**

– Да, действительно, «ОСК-Транзас» – новичок на выставке «Евронаваль-2012». И в этом нет ничего удивительного. Наша фирма создана всего полгода назад. И, разумеется, это наша первая выставка. Мы привезли сюда свой тренажер. Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) обеспечила нам выставочную площадь здесь.

Около года назад ОАО «ОСК» и ГК «Транзас» подписали соглашение о создании нашего предприятия. 51 процент акций принадлежит ОСК, 49 процентов – «Транзасу». Пока даже не закончились разного рода формальности. Мы образовались только в апреле. Сейчас еще продолжаем получать необходимые лицензии для работы.

**«ВПК»: Какие цели преследовались созданием вашего предприятия? В целом расскажите, пожалуйста, об «ОСК-Транзас».**

– Компания «ОСК-Транзас» была создана для работы по следующим направлениям.

Первое из них – бортовая техника. Как ни странно, сейчас в России нет компании, отвечающей в полном объеме за электронику на корабле. Это так называемый системный интегратор. Десятки компаний в настоящее время поставляют в ходе строительства на корабль свои системы, которые устанавливаются и начинают интегрироваться уже на корабле. Как вы понимаете, не всегда удачно.

Потому что сегодняшняя интеграция – дело довольно тонкое, ее надо делать на стендах. В настоящее время у компании «Транзас» есть пока единственный в своем роде опыт работы с пограничниками. «Транзасом» был выигран этот конкурс еще 10 лет назад. Мы стали делать интегрированную бортовую систему, привлекая многих партнеров. Нам с некоторым трудом удалось решить это проблему.

И теперь ситуация такова. Завод заключает договор с «Транзасом». А у того более 50 поставщиков, и он уже с этими фирмами подписывает свои договоры. Все поставляют продукцию «Транзасу». В свою очередь он на большом сертифицированном стенде с помощью различного рода имитаторов эту интегрированную

систему проверяет и только затем устанавливает на корабль. И вот именно это и называется системным интегратором. То есть компания, которая полностью отвечает за электронику.

На отечественных военных кораблях и подводных лодках такого еще нет. И необходимость подобного оператора давно назрела. Техника становится все более компьютеризированной, все более интегрированной. То, что легко проходило ранее, сейчас уже может не пройти. Раньше операторы отдельно сидели, а теперь все стремятся к тому, чтобы они были интегрированы и один оператор мог много что сделать.

Это тенденция всеобщая. Один из примеров такого системного европейского интегратора – фирма Thales. Она является системным интегратором многих кораблей. И имея многочисленное количество исполнителей, делает систему в целом.

Второе направление нашей работы – тренажеры. Сейчас в ВМФ РФ тренажеров фактически нет. А компания, которая может производить их, в частности «Транзас», как раз есть. Мы поставили два тренажера для ВМС Вьетнама. Последний – тренажер для «Гепарда». Это все-таки достаточно приличный по величине корабль. Там 56 боевых постов, которые объединены в единую сеть, в едином пространстве и времени работают все боевые части – начиная от БЧ-1 и заканчивая БЧ-7. В общем, все БЧ. Это все оружие, вся спецсвязь, РЭБ, постановка помех, вся навигация, электромеханика, все машинное отделение. Таких тренажеров в российском ВМФ пока нет. Сделана всего лишь по старым технологиям пара тренажеров для подводных лодок. Они комплексные, но все же разработаны по старым технологиям.

А для новых кораблей вообще ничего у нас нет. И вьетнамцы, и остальной мир, все так делают – еще когда заказывают корабль или его начинают только строить, уже заказывают тренажер. Тренажер появляется на год раньше, чем корабль. В крайнем случае на полгода. Но полгода – это все-таки, наверное, маловато.

И экипаж, который планируется на этот корабль, начинает в нужный момент заниматься на тренажере. Когда корабль закончен постройкой, поступает в боевой состав флота, экипаж уже приходит на свои рабочие места. А поскольку тренажерные места совпадают с реальными, то люди рассаживаются и начинают спокойно работать. Причем сразу выполнять боевые задачи.

А тот экипаж, который приходит на корабль в разрозненном виде, без тренажера, подчас не может даже отвести свой боевой корабль без представителей промышленности от причала. Не говоря уже о выполнении боевых задач, поскольку подготовка экипажа в этом случае требует дополнительного времени. Порой это несколько месяцев и теперь уже на корабле. А ведь корабль должен с первых минут нести боевую службу и воевать. А он стоит у пирса и на нем учится экипаж.

Сейчас вроде все с этим согласны: заказывать и корабль, и тренажер надо одновременно. Я думаю, дело постепенно пойдет и как раз под эгидой ОСК при строительстве корабля сразу надо заказывать и тренажеры. Это одно из направлений нашей деятельности, планируемое нами.

Есть и еще одно направление, которым сегодня никто в России практически не занимается. Это безэкипажные корабли (БЭК). Вот на «Евронавале» фирма Rafael буквально через стенд от нашей экспозиции выставляла БЭК. Это достаточно небольшие по водоизмещению и размерениям корабли, плотно начиненные электроникой. Там, разумеется, очень серьезная математика. Такие БЭК в содружестве и в кооперации с некоторыми фирмами можно также в России сделать достаточно быстро.

Сейчас уже многие страны и их флоты не хотят рисковать жизнями экипажей в некоторых ситуациях. Например, в борьбе с терроризмом, где террористы могут взорвать свой катер, оказать очень серьезное сопротивление. В борьбе с пиратами это очень пригодится. В разминировании, допустим. Понятно, что

экипаж тральщика, который занимается разминированием, рискует жизнью. Потому что какая-то мина может и в момент траления взорваться, нанести тяжелые повреждения кораблю и вызвать потери среди экипажа.

Одной из задач для кораблей подобного типа может быть патрульная служба. Скажем, идет американский авианосец, а по периметру идут небольшие кораблики. У них хорошие сенсоры, они слушают подводную, надводную, воздушную обстановку, радиообстановку, все это передается на соответствующие боевые посты. Это как бы длинная рука. Подводная лодка к авианосцу с таким охранением не может незамеченной подойти. Или какие-то другие силы тоже неспособны совершить внезапное нападение на охраняемый подобным образом боевой корабль. Имеется существенно больше времени для соответствующей реакции, если это длинная рука обнаружения.

В общем, спектр подобных задач для БЭК может оказаться достаточно широким. Но в России пока никто ничего в этом плане не делает. Вот мы хотим в инициативном порядке через ОСК выходить на разработку кораблей подобного типа.

Есть еще такая задача, как ведение электронной документации корабля. В каком-то виде она в тех или иных КБ имеется. Кое-где ее нет и вовсе. На каком-то заводе сделана лишь часть этой документации. На каком-то – нет. Стандартизации в этой сфере вообще не прослеживается. По сути дела это как будто внутреннее дело ОСК. И вроде кому, как не ОСК, взяться за данную задачу. Начиная от проектирования корабля и ввода его в эксплуатацию и на этапе поддержания всего жизненного цикла корабля во всех цивилизованных странах вся документация уже стандартизована – по технологиям электронной документации.

У нас в этой сфере пока толком никто ничего не координирует и этими вопросами не занимается. А решать это надо было, как говорят, еще вчера. Мы в «ОСК-Транзас» видим для себя и эту задачу.

#### **«ВПК»: С гражданскими проектами вы работаете?**

– Разумеется, будем работать и с гражданскими проектами. Но в меньшей степени. Основное для нас – военные проекты. С гражданскими все несколько проще, если это, конечно, не специализированный проект (какого-нибудь ледокола). Конкурировать в этой сфере приходится не с нашими компаниями, а с японскими, немецкими, норвежскими и прочими, которые поставляют радионавигационную аппаратуру по более сходным ценам (уже установившимся мировым, относительно недорогим). Там зачастую в стоимости интегрированного мостика разница в 500 долларов играет свою роль. На военных заказах, безусловно, такого нет. Там все существенно больше, но все гораздо сложнее.

*Евгений Комраков*

*Беседовал Михаил Ходаренок,*

*Париж – Москва*