



## ЛИЧНОЕ ДЕЛО АЛЕХИН БОРИС СЕРГЕЕВИЧ,

родился 3 марта 1955 года в Москве. Научный руководитель ФГБУ «НИЦ „Институт им. Н. Е. Жуковского“», советник президента ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» по науке и технологиям, член Общественной палаты РФ, зампред Союза машиностроителей России, председатель совета директоров АО «Рампорт Аэро».

В 1978 году окончил МФТИ по специальности «системы автоматического управления», квалификация — инженер-физик.

С 1990 по 2000 год занимал руководящие должности в Научно-исследовательском институте автоматических систем.

В 2000-х годах работал в правительстве на посту статс-секретаря — первого замминистра промышленности, науки и технологий РФ. Являлся председателем Госкомитета РФ по стандартизации и метрологии, был заместителем председателя правительства РФ, руководил Федеральным агентством по промышленности.

С 2007 по 2009 год — президент группы АвтоВАЗ и ОАО АвтоВАЗ.

В 2009–2015 годах — гендиректор ФГУП ЦАГИ.

Академик РАН, профессор. Автор более 180 научных работ, в том числе 7 монографий.

**ВГ:** Представители российской науки продолжают обмениваться опытом с иностранными партнерами, несмотря на непростую геополитическую обстановку?

**Б. А.:** Ученые всего мира продолжают взаимодействовать, несмотря ни на что. Происходит обмен мнениями, все читают статьи, посещают конференции, и нас пока никто в этом смысле не притесняет. Даже в напряженные предвоенные годы академик Седов на конференции по газодинамике в Европе представил результаты исследований советских ученых. И сейчас наши ученые тоже следят за тем, что происходит в Европе, США, Японии.

**ВГ:** Какие достижения ЦАГИ больше всего интересуют зарубежных партнеров?

**Б. А.:** Одним из наиболее наглядных примеров является сотрудничество с Boeing — в частности, недавно вышла книга «Современные научные проблемы и технологии в гражданской авиации. 20 лет сотрудничества ученых России и компании Boeing». В ней приведены не просто абстрактные примеры, а конкретные результаты работы.

Например, в нашей стране мало кто знает, что в ЦАГИ полностью отработывались все панели фюзеляжа самолета Boeing 787 Dreamliner. Здесь же проводились и зачетные испытания, поскольку, по мнению Федерального управления гражданской авиации США, у ЦАГИ очень высокая квалификация в области прочностной науки. Поэтому он был выбран не только как аналитический, но и практический центр, обеспечивающий объективное отношение к вопросам безопасности.

ЦАГИ и Boeing также на протяжении многих лет работают над совершенствованием системы самолетовождения. Именно ЦАГИ является единственным координатором европейских исследовательских программ. Но это не значит, что мы должны раздавать свои мысли, идеи. Научная база, которая впоследствии облекается в технологии, очень часто имеет совместные решения. Но затем наступает момент, когда наработки реализуются конструкторскими бюро, машиностроительными заводами — и тогда наступает конкуренция.

**ВГ:** Сотрудничество с иностранными компаниями финансово поддерживает ЦАГИ?

**Б. А.:** Все зависит от объема работ. Но говорить о том, что это делает определяющий вклад, не приходится. В бытность директором ЦАГИ я ограничивал такое коммерческое участие по той причине, что мне не хотелось в дальнейшем иметь большое распространение этих работ. Мы могли оказывать гораздо большую помощь и развивающимся экономикам, но я придеривался сдержанной политике в этом вопросе.

Интервью взяла ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА

**Б. А.:** Между институтами всегда была конкуренция за финансовые ресурсы. Во всех остальных случаях они не конкурируют, а взаимно дополняют друг друга. Но это не означает, что они находятся в свободном поиске.

**ВГ:** В правительстве считают, что заделы российских научных центров должны стать основой для организации производства успешных коммерческих продуктов. Каким вы видите практическое применение разработок ЦАГИ/НИЦ имени Жуковского?

**Б. А.:** Здесь нельзя не отметить уникальную инновацию для МС-21 — крыло большого удлинения, которое дает очень высокое аэродинамическое качество, а значит, высокую экономическую эффективность. Но реализация такого решения — это громадная задача, которую под силу решить только в научно-исследовательских ор-

ганизациях. И главными в этом проекте являются не материаловеды, химики или специалисты, занимающиеся компонентами, связующими, тканями, волокном, а те, кто определяют дальнейшее применение этой конструкции в авиации.

**ВГ:** Один из самых интересных проектов, где НИЦ выступает координатором, связан с созданием полностью электрического самолета. На каком этапе находится создание этого летательного аппарата?

**Б. А.:** Переход на электрическую тягу — это общая тенденция развития автомобилестроения и авиостроения. Такой переход стал возможным за счет создания электрических силовых элементов и батарей такой емкости, которые могут обеспечить энергией целый ряд тех агрегатов, которые раньше строились исключительно механически. Но за все

приходится платить — пока мы не можем сделать легкой батарею большой емкости. Отсюда возникает вопрос подзарядки в воздухе. Полет, особенно трансконтинентальный, чаще всего длится дольше поездки на автомобиле. Поэтому любой отъем энергии у силовых установок чреват большими проблемами в области безопасности полетов. Соотношение емкости и веса — это основная дилемма. Автономный источник электропитания еще не совершенен, попытка отобрать электроэнергию у двигателей — слишком рискованная задача. Поэтому пока этот проект находится исключительно в фазе исследований и на уровне экспериментов.

Трудно себе представить, что кто-то сможет назвать точную дату начала полноценного использования этих технологий в гражданской авиации.