Итальянская мечта в украинском исполнении

— Сергей Николаевич, что подвигло вас, молодого специалиста, в конце 1980-х сесть за это дело? Неужели, взявшись за изобретательство велосипеда, вы уверовали в будущее этой затеи?

— Не могу назвать себя спортсменом в полном смысле слова, но в свое время да и сейчас с удовольствием «кручу педали». Люди, которые посвящали свое время этому спорту, поймут меня, если я скажу, что очень скоро попал в довольно жесткую зависимость от него.

А еще свою роль сыграл случай: учась в Харьковском авиационном институте, я попал на практику в АНТК им. Антонова, в отдел наземного транспорта (сектор сверхлегкого транспорта). Мы моделировали и собирали силовые конструкции из композитных материалов, в том числе велосипедные рамы. Значительную помощь в моем становлении оказали Юрий Петрович Дмитренко (к сожалению, недавно он эмигрировал в США) и Иван Григорьевич Липа.

— Когда увидела свет ваша первая модель?

— В 1989 году. Она была из ряда крестообразных и в полной мере отвечала всем требованиям: аэродинамике, крепости и т. д.

— Долго спорили, как назвать детище?

— Были разные предложения: «Биология», «Бизон». В конце концов решили назвать БИ-2. Напомню: это был 1989 год. Но успокою почитателей известной рок-группы: судебных исков за использование нашей торговой марки мы подавать не собираемся.

— Где был первый старт «аппарата»?

— В Москве на первенстве СССР на велотреке в Крылатском, лучшем на то время в мире. Наша делегация пользовалась постоянным вниманием. Вспоминаю выражение лица одного итальянского инженера-конструктора велосипедов. Он показал мне шикарно изданный проспект новых разработок его фирмы «Фаусто Копи», а я нашел в нем раму, которую мы давно сделали. Его глаза чуть не вывалились из орбит, когда он увидел свою мечту, но уже воплощенную нами в пластике и металле.

— Можно ли говорить, что первая рама была безупречной?

— К сожалению, нет. Не то чтобы первый блин получился комом, но некоторых шероховатостей избежать не удалось. Если вдаваться в конструктивные особенности, скажу, что вследствие производственных неточностей неправильно была расточена вилка рулевой колонки. Следствием этого стала потеря аэродинамических качеств. Ожидаемых сверхрезультатов в дебютных заездах, к сожалению, не получилось, но

первый «пилот» киевский армеец Евгений Присяженко высоко оценил нашу работу.

— В следующей модели ваш коллектив, очевидно, учел допущенные неточности?

— В силу семейных обстоятельств я вынужден был отойти от активной конструкторской деятельности. Поэтому в разработке следующей модели принял участие лишь спустя пять лет. Назвали ее «Эней». Большую помощь в ее тестировании нам оказал львовянин, чемпион СССР по трековым гонкам Юрий Заец. Заезды проходили во Львове, на единственном в нашей стране крытом треке.

Спустя шесть месяцев на зимнем первенстве Украины 1994 года наш велосипед помог стать первыми нескольким спортсменам. После окончания заездов к нам выстроилась солидная очередь из тренеров и спортсменов, которые хотели ездить на наших рамах, ведь качество, которое мы предложили, ничем не уступало продукции лучших зарубежных фирм, а по некоторым позициям — превосходило иностранные разработки.

Прогресс под запретом

— Чтобы у наших читателей не сложилось впечатление, что вы и ваши коллеги работают в режиме свободных художников, скажу, что Международная федерация велосипедного спорта (UCI) жестко регламентирует параметры велосипедов для шоссейных гонок и заездов на треке. Чем вы можете объяснить позицию спортивных чиновников?

— На мой взгляд, UCI является проводником интересов ведущих велосипедопроизводящих фирм, которые и содержат Международную федерацию. Кстати, эту точку зрения разделяю не я один.

— Если не ошибаюсь, именно на ваших велосипедах в 1996 году к украинским трековикам пришел самый большой успех.

— Да, в гонке с преследованием — одной из самых престижных трековых дисциплин — квартет украинцев стал «золотым» на первенстве мира во французском городе Бордо.

И через год, в 1997м, наши ребята в финале гонки с преследованием мирового первенства лидировали на протяжении всего заезда, но при перестраивании зацепились колесами и все рухнули на трек. В итоге «золото» превратилось в «серебро». «Катили» ребята на рамах, изготовленных на АНТК им. Антонова.

Но тут UCI неожиданно запретила нашу раму. Было решено, что эта часть велосипеда обязательно должна состоять из двух треугольников. Мне трудно назвать причину, по которой ведущие специалисты украинской сборной не пожелали отстаивать право на применение наших рам в международных инстанциях.

— Много ли времени ушло на перестройку?

— У нас уже был устоявшийся коллектив, успели, как говорится, набить руку, тем более что и производственные мощности были очень высокого уровня. Особых проблем не возникло, и меньше чем за год мы создали новую раму — «Эллин».

— Война запретов на этом прекратилась?

— В том-то и дело, что нет. До очередных Олимпийских игр времени оставалось все меньше. Украинские трековики продолжали доминировать, при этом наотрез отказывались приобретать дорогие импортные велосипеды, уверенно чувствуя себя на родных. Тогда была запрещена и эта разработка. Сопровождающие документы объясняли, что теперь рама должна быть... строго треугольной формы.

— Вас это не раздражает как человека не только творческого, но и как производственника?

— Не очень, потому что сейчас вопреки всему мы в состоянии реализовать самые дерзкие проекты. Углепластик — универсальный материал, из которого можно «вылепить» самую, казалось бы, невыполнимую идею. В отличие от металла, у которого все характеристики уже заданы.

— Вы следите за разработками ваших зарубежных коллег-конкурентов. Какие течения преобладают на велорынке?

— К сожалению, Международная федерация велосипедного спорта продолжает

занимать максимально ортодоксальную позицию. Достаточно сказать, что аннулированы все последние результаты самой престижной в мире часовой гонки. Рекорд здесь датирован 1982 годом. Дело в том, что уже в следующем сезоне гонщики пересели на пластиковые рамы, что позволило существенно улучшить результаты. Теперь же в часовой гонке можно участвовать исключительно на велосипедах с металлической рамой, запрещены и дисковые колеса... Если бежать от прогресса, то давайте вернемся на 150—200 лет назад и будем выявлять сильнейших на велосипедах, на которых ездили наши прабабушки и прадедушки.

Некоторые ограничения представляются мне логичными, как, скажем, вес велосипеда. В настоящее время он не может весить меньше 6 кг 800 г.

— В чем логика?

— Уменьшать вес велосипеда можно до определенного уровня, преступив который мы уже начинам балансировать между жизнью и смертью. Ведь следствие уменьшения веса велосипеда — снижение его прочности. Остальные ограничения я как конструктор не понимаю.

— Какие еще аргументы приводят спортивные чиновники, вводя ограничения для любителей пластиковых рам?

— Изготовление рам из композитных материалов — процесс дорогостоящий на уровне высоких наукоемких технологий. Поэтому отнюдь не каждая страна имеет возможность находиться на этом производственном уровне. Очевидно, таким образом пытаются поставить спортсменов в равные условия. Есть ли в этом смысл? Мне трудно однозначно ответить на этот вопрос.

Добавлю, что технология изготовления углепластиковых рам уникальна и требует больших затрат ручного труда. Поэтому для создания бизнеса она не представляется достаточно перспективной. Что касается изготовления рам из металлов, их производство автоматизировать гораздо проще. Как следствие — уровень рентабельности выше. Может быть, здесь и кроется ответ на вопрос.

— Вы делаете рамы только для трека?

— Изготавливаем и для шоссейных гонок. Не секрет, что большинство украинских ведущих спортсменов выступают за рубежом и согласно контрактам должны пользоваться велосипедами фирм, с которыми подписаны контракты. Это тем не менее не мешает им иметь у себя и продукцию нашей организации.

В качестве примера могу привести такой случай. В прошлом году один из самых опытных украинских гонщиков Сергей Гончар приехал на чемпионат Украины в Дрогобыч. Как это часто бывает, его багаж, в том числе и велосипед, притормозили где-то на полпути. Сергей сел на «Эллин» и пришел к финишу первым.

— Если сравнивать пластиковые и металлические рамы по таким позициям, как прочность и аэродинамичность...

— При одинаковом весе прочность пластиковой и металлической рамы фактически одинакова. А аэродинамичность у пластика гораздо выше.

— Используемый вами карбон называют космическим материалом. Это действительно так?

— Материалу уже 30 лет, он разрабатывался для использования в космосе. Его особенности — малый вес, большая прочность, возможность проектировать разные параметры. Так что рамы из карбона ближе по исполнению к космическим технологиям.

«Наш потенциал еще не реализован»

— Велосипедный рынок достаточно жестко структурирован. Хозяйничают на нем Италия, Франция, США. В нашей стране в Харькове есть велосипедный завод, существует многолетний опыт, наработки, база, на которой мы могли бы выпускать велосипеды мирового уровня. Вы не рассматривали такую возможность?

— Страны, которые вы назвали, выпускают очень качественные и, естественно, дорогие велосипеды. Сейчас наш рынок наводнен продукцией Китая и Польши. У нашей страны потенциал большой, но он пока не реализован.

В конце 1990-х годов мы встречались с главным инженером Харьковского велосипедного завода. Выстраивали планы на будущее. К сожалению, из-за перемен, которые начались в стране, реализовать их не удалось. Может быть, в будущем при изменении бизнес-среды на нашем рынке появятся качественные недорогие отечественные велосипеды. Строительство таких заводов, точнее, их возрождение — проект долгосрочный и не обещает моментальной выгоды. Вопрос в том, найдется ли бизнес-структура, готовая сделать эти вложения.

— Ваш отдел может сделать фактически любую раму в зависимости от антропометрических данных заказчика. Если у наших читателей возникнет желание заказать себе велосипед экстра-класса, как они могут это сделать?

— Довольно просто. Заказчик пишет гарантийное письмо на имя директора АНТК им. Антонова. В случае положительного решения мы заключаем договор и выполняем заказ.

— А какова цена?

— В прошлом олимпийском году цены несколько поднялись. Французская фирма Look предлагала рамы стоимостью от 3 до 5 тыс. евро. Сейчас цены незначительно упали. Наша рама стоит 1,3—1,7 тыс. евро при таком же качестве. К тому же при аналогичной комплектации наше изделие легче французского на 700 граммов — соответственно 2,8 и 3,5 кг. На прочности это никак не отображается из-за более прогрессивных технологий,

по которым работаем мы.

— Сколько ваш коллектив может изготовить рам в год?

— При сегодняшних возможностях — 15—20. Но если потребуется, всегда можем увеличить штат, количество пресс-форм и выпускать значительно больше продукции.