

ОПРАВДАВШИЙ ДОВЕРИЕ

Дмитрий Александрович Боев



О советской системе управления хозяйством сейчас принято говорить разное. Особенно, когда слушать приходится всё больше тех, кто никогда с ней не сталкивался, или видел её уже в период деструкции, в последнюю четверть XX века. Но и они не могут не отметить, что её передовой отряд всегда составляли компетентные и деловые специалисты, которых - в отличие от значительной части пришедших к ним на смену в более близкое к нам время волонтеристов - и должно называть "эффективными менеджерами". Они знали дело, за которое брались, и были воспитаны и призваны к делу в условиях жесточайшего отбора коллег и профессиональной конкуренции.

Было не так много случаев, когда целую отрасль доводилось представлять отдельным людям - и все они прекрасно известны. Для этого её надо было либо создавать - как делали, скажем Королёв или Курчатов, либо поддерживать своим талантом, знаниями, умениями работать и координировать работу других в кризисные моменты. Именно так, сохраняя плод коллективного разума ведущих специалистов отрасли, тридцать лет олицетворяет наше авиационное двигателестроение одна организация, созданная в 90-91 годы коллективным разумом лучших специалистов отрасли и всё это время управляемая одним и тем же человеком - В.М. Чуйко. Многого за это время объединялось и разъединялось, создавалось и распадалось - но не АССАД.

Существование АССАД - объединяющего стержня - одна из основных причин, что наше авиадвигателестроение сохранилось в наиболее полном объёме по сравнению с большинством отраслей отечественной промышленности. И эта Ассоциация, и её руководство оправдали чаяния её создателей. Одно время, когда в нашей промышленности наступил полный управленческий бардак, распались практически все связи - как организаций между собой, так и промышленности и государственных органов, даже бюджетное финансирование предприятий авиадвигателестроения и их смежников велось при посредстве этой общественной организации, которой поверили и авиадвигателестроители России, и руководители страны. И всё было цело, на месте и по уму. И деньги приходили по назначению и тратились они на то, на что были выделены.

Виктор Михайлович Чуйко, отмечая сейчас ДЕВЯНОСТОЛЕТИЕ продолжает свою деятельность на общее благо. Многие ему лета и сохранение желания и возможности и дальше при всех наших пандемическо-санкционных реалиях стоять на капитанском мостике созданного им корабля.



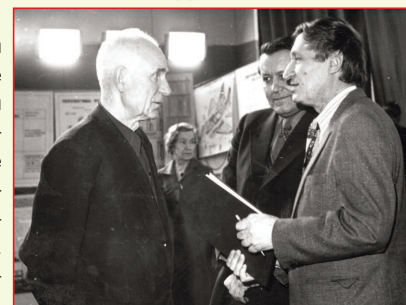
То, что летом 1978 года Виктора Михайловича Чуйко пригласили работать в Министерство авиационной промышленности, не удивило никого из тех, кто был хоть сколько-то знаком с ним. К отбору претендентов на такую работу, от которой зависела судьба многих людей, предприятий, а зачастую - и целых отраслей, в СССР подходили очень серьёзно. В результате случайные люди на руководящие должности практически не попадали. Это должны были быть работники с большим производственным опытом, всесторонним знанием специальности, хорошо представляющие, чем им предстоит заниматься. И ещё: немаловажно было мнение о них других специалистов отрасли, как работающих в руководящих органах, так и действующих непосредственно на предприятиях. Особенно на тех, откуда приглашался кандидат в руководители.

У Виктора Михайловича всё это было. И широчайшие знания, и практический опыт, и умение красиво разрешать любые, даже самые сложные практические вопросы, и авторитет среди сотрудников, подчинённых и руководителей. Много лет работая на крупнейшем нашем авиадвигателестроительном комплексе в Запорожье, он заслужил репутацию спокойного, надёжного и грамотного работника и руководителя, взвешенно относящегося к решению возникающих проблем и способного идти на тщательно продуманный риск. И ещё одно качество, какое выручало его всю жизнь: великолепная память и аналитический склад ума. В результате он практически ничего не забывал при работе (упущения по мелочи - это не для него) и формулировал мысль так, что она уже сразу была готова к дальнейшей её обработке другими сотрудниками. Ничего не надо было додумывать. Он и сейчас "говорит - как пишет" - готовыми, до конца взвешенными фразами. Мысль в них видна и ясно. Когда берёшь у него интервью, не приходится как-то перестраивать сказанное для улучшения читаемости.

Предполагалось перевести Чуйко из Запорожья в главк заместителем начальника по опытным работам. В е с ь м а престижно, хотя и хлопотно. Он, по его словам, "тянул резину" с ответом почти 9 месяцев: на заводе всё родное и знакомое, а тут - работа непривычная, и надо доказывать, что не зря выбрали именно тебя. Ну, дольше тянуть уже было попросту неприлично. Его действительно ждали в Москве. Процесс пошёл: и с 1 сентября 1979 г. Виктор Михайлович уже работал заместителем начальника ЗГУ МАП по опытным двигателям.

Если ещё при работе в Запорожье через руки Чуйко в той или иной мере проходили все двигатели производства этого завода: АИ-20, АИ-20Д, АИ-24, АИ-24ВТ, АИ-25, АИ-25ТЛ, Д-36, Д-18, то

теперь он был ответственен за разработку и производство всей гаммы отечественных газотурбин-

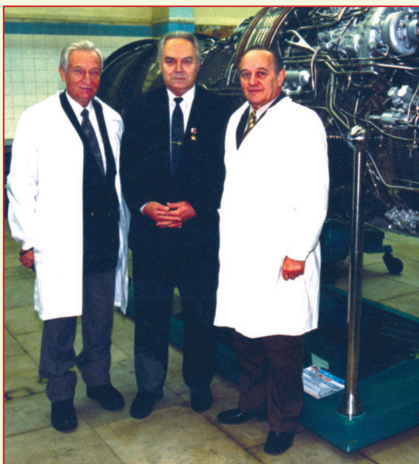




ных двигателей. Всё, на чём летает современная авиация - и гражданские, и военные двигатели, и ВСУ, а также и наземные ГТУ - прошло через его руки. Это РД-33, АЛ-31, НК-32, Д-18Т, Д-36 со всеми их модификациями. Были созданы двигатели для штурмовиков Р-95, Р-195 и Р-95Ш.

Разработаны и внедрены системы автоматического управления для этих двигателей. Это были годы очень напряженного труда всей авиационной промышленности СССР. В результате у нас появились такие самолеты, как МиГ-29, Су-27, Су-25, Ан-124, Ту-160 и Як-42. Развернуты работы по Ил-96 и Ту-204 с двигателями ПС-90А. В.М. Чуйко любит вспоминать высказывание министра авиационной промышленности П.В. Дементьева: "Заказчику надо дать не то, что он требует, а то, что ему нужно". Это означало, что институты промышленности и ОКБ, изучая мировой опыт, должны знать каждую текущую проблему, тем более - в динамике, лучше, чем эксплуатационники, которые живут сегодняшними, но вчера созданными, самолётами. И то, что они в основном предлагают, это по большей части модернизация существующего. А в комплексе всё это должна знать промышленность с её прикладной наукой. Именно на этой основе была создана вся тактика отечественного авиационного двигателестроения.

Менее чем через два года работы в МАП, в марте 1981 года, Виктор Михайлович был назначен на должность главного инженера 3-го ГУ, а в 1984 году уже стал заместителем министра. К сожалению, в журнальной статье нет возможности рассказать обо всех сложностях, с которыми пришлось столкнуться В.М. Чуйко вместе со всей нашей промышленностью в период "застоя" плавно переходящего в "перестроечный" период стагнации нашей экономики, который пришёлся как раз на время его работы в министерстве. И в том, что наше авиационное двигателестроение не свернулось оконча-



тельно вместе со всей остальной промышленностью, есть и его весьма немалая заслуга.

Когда в конце 80-х годов стали сокращать численность работников министерства, ликвидировали производственные главки. Готовилась более крупная реорганизация, но никто не знал точно: какая. И она нагрелась вместе с событиями 1991-1992 годов - союзные министерства были ликвидированы.

Один из основных провозглашённым высшей администрацией страны (!) лозунгов

в конце 80-х годов XX века было, что "оборонка сидит на шее народа". Гайдар прямо говорил: "Мы же не собираемся ни с кем воевать. Так зачем нам вообще армия? Зачем оборонная промышленность? Их надо заменить маленькими мобильными полицейскими силами". Это стало именоваться "конверсией". Прошедшие годы ясно показали, что делают с теми, кто таким образом "не собирается воевать" и полностью теряет способности к самозащите. Это было ясно и тогда. Надо было заделывать эту брешь в общественном сознании. В 1990 году мотористы МАП, несмотря на колоссальные трудности, организовали выставку "Авиадвигателестроение-90". Эта первая выставка была посвящена конверсии. В это время появились выставки серий "конверсия", "высокие технологии", "наука" и еще целый ряд подобных, проводившихся как в Москве - на ВДНХ, выставочном комплексе на Красной Пресне, Сокольниках, так и в других городах.

Непосредственным организатором выставки и привлечения для участия в ней предприятий, никогда ранее открыто не демонстрировавших свои разработки в экспозиции, выступили специалисты двигательных главков МАП во главе с заместителем министра Виктором Михайловичем Чуйко.



Формировать экспозицию поручили ЦИАМ им. П.И. Баранова - главному институту двигателестроительной подотрасли МАП. Со сроками проведения выставки несколько ошиблись: наплыв посетителей был такой, что вместо предполагаемой недели, она продолжалась более месяца. Надо сказать, что такой же судьбы удостоится и следующая выставка этой серии, 92-го года.

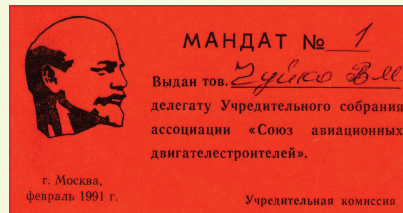
И все увидели, что из общего объёма производства МАП, выпуск двигателей для авиации составляет только 43 %, остальные 57 % - это газоперекачка, энергетика, бурение, перекачка газа и жидкостей, производство большой номенклатуры технически сложных товаров народного потребления. Это прежде всего показало, что авиационное двигателестроение никак не "сидит на шее у Государства". При этом, новые авиационные технологии тут же передаются в народное хозяйство.

Тогда впервые "секретную подотрасль" открыли, в том числе и для иностранцев. Впрочем, начиная с 1985 года МАП уже работал со SNECMA, Pratt&Whitney, MTU, Rolls-Royce. На выставке и другие фирмы увидели, что выгодно устанавливать кооперацию с советскими фирмами. Посетители выставки ощущали гордость за свою страну. Интерес у народа был настолько велик, что сроки работы выставки пришлось продлить.

Конечно, с начала 90-х годов трудности на предприятиях увеличились. К тому же постоянно реформировались государственные структуры, министерства.

Но авиамотористов эти события не застали врасплох. К ним они начали готовиться еще в 1989 году. В это время под руководством В.М. Чуйко была создана рабочая группа руководителей предприятий и сотрудников 3-го и 13-го ГУ с опорой на юристов, которая начала заблаговременную работу над созданием структуры, которая сумела бы в случае ликвидации министерства координировать работу авиационного двигателестроения в новых условиях. Наиболее удачной формой такого объединения посчитали ассоциацию. Рабочие заседания шли в ЦИАМ им. П.И. Баранова при участии его начальника Д.А. Огородникова или в НПО им. Чернышова. Подготовили устав и учредительный договор. Первый вариант предусматривал функции, близкие к министерским. Но большинство директоров это отвергло: "Вы что! Хотите

опять командовать, как и раньше!?" Тогда предложили организацию более свободную. Опять говорят: "Так вы хотите взносы получать и не работать!?" В ре-





зультате уточнения всех взглядов и родился АССАД: Ассоциация "Союз авиационного двигателестроения". Общим мнением, Чуйко стал ее президентом и генеральным директором.

Ассоциация оказалась единственной организацией, которая объединяет двигателистов. Такое качество она сохраняет и в наше время, объединяя как предприятия, входящие в Министерство промышленности, так и те, что в него не вошли, но работают на авиастроение, а также иностранные научные и промышленные организации, с которыми традиционно осуществляется взаимодействие. И это - уникальное явление в нашей промышленности. Организация выставок укрепляет связи двигателистов с аппаратом президента, правительства и структурами, которые руководят оборонной промышленностью. За это время двигателистами руководили последовательно семь ведомств (Минпром, Комитет, Госкомитет по оборонным отраслям, Миноборонпром, Минэкономики, Росавиакосмос, Роспром). Без объединения судьба отрасли было бы весьма плачевна.

АССАД оказался на высоте. Он знал о предприятиях всё: кадры, экономику, номенклатуру выпускаемой продукции, проблемы, решаемые задачи и многое другое. Руководство предприятий всегда для ориентира имело сравнительную информацию о своем месте в "строю".



На первых порах это было очень важно. АССАД стал лоббировать интересы отрасли в Думе, в правительстве. Он взял на себя функции организатора периодических выставок или соответствующих разделов на выставках. АССАД координирует работу предприятий, положительно влияет на их взаимоотношения с руководством страны, во многом берет ответственность на себя за подготовку кадров для собственных предприятий. Как говорил Виктор Михайлович: "Работа с молодыми специалистами - главное, чем надо заниматься, если хотим иметь будущее". Ассоциацией реализуется развернутая программа действий с молодежью. Учрежден целый ряд именных стипендий АССАД в основных вузах авиационного направления. Совместно с головными НИИ отрасли регулярно проводятся конференции и симпозиумы молодых ученых и специалистов, на которых они могут обменяться мнениями и определить свое место и уровень работы в сравнении с национальной и мировой практикой.



По этой же причине Ассоциация поддерживала различные молодежные конкурсы и олимпиады, рассчитанные на привлечение в отрасль наиболее толковых выпускников школ.

Да и наш журнал был создан в ходе одной из первых выставок серии "Двигатель" журналистами и специалистами, в ней участвовавшими, в убеждении того, что работа, проводимая АССАД - во благо нам всем и не поддерживать её доступными нам средствами, было бы неверно.

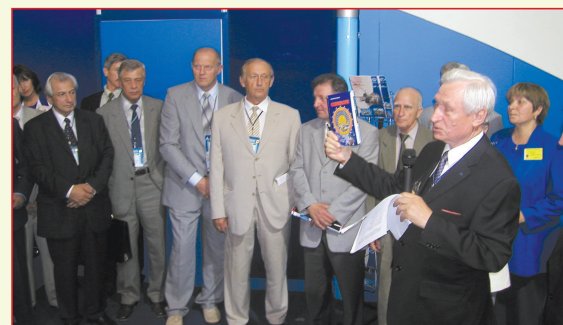
Под руководством Виктора Михайловича Ассоциация продолжает неуклонно проводить ту же техническую политику, какую проводил МАП: внедрение на предприятиях отрасли всего лучшего и прогрессивного, чем богато мировое авиадвигателестроение.



С 2003 года по решению Правления Генеральной дирекции АССАД издается сборник "Созвездие". Он предназначен для самого широкого круга читателей, которых интересует история развития отечественной промышленности. Сборник посвящен Личностям отечественного двигателестроения. Он состоит из очерков о выдающихся конструкторах, организаторах, руководителях отрасли. По словам В.М. Чуйко: "Это - наша память и долг уважения как к уже ушедшим создателям отрасли, так и к тем, кто составляет её славу сейчас". Работа продолжается - готовится уже 15-я книга сборника.



И сегодня Виктор Михайлович убежден, что отечественное авиастроение (и, конечно же, авиадвигателестроение) не просто возродится, а займёт то место, которое должно занимать. В стране есть все возможности для этого, и есть реальный спрос на продукцию этой отрасли.



В стране есть все возможности для этого, и есть реальный спрос на продукцию этой отрасли.

Президент международного "Союза авиационного двигателестроения", Действительный член Академии наук авиации и воздухоплавания, лауреат премии Правительства СССР. Лауреат Государственной премии УССР, лауреат премии Правительства России, доктор технических наук, профессор - Виктор Михайлович Чуйко - безусловный лидер и душа отечественного двигателестроения.

С юбилеем, Виктор Михайлович!

