

# ОПЯТЬ - ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ!

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС, ПОСВЯЩЕННЫЙ ЧЕТВЕРТЬВЕКОВОМУ ЮБИЛЕЮ АССОЦИАЦИИ - "СОЮЗ АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ" (АССАД)

Дмитрий Александрович Боев



Совет директоров предприятий и руководителей моторных заводов МАИ СССР в Самаре в мае 1985 - организаторы АССАД

После 1985 года по всей стране начали проводиться разнокалиберные эксперименты в политике экономике, названные "перестройкой". Слабый экономический прирост общественного производства в СССР объявлялся влиянием неких застойных явлений в экономике, что предполагалось преодолеть подобием китайского "большого скачка", по сути дела - экономическим переворотом. Лет 5 потратили на убеждение широких масс в целесообразности сказанного и правильности выбранного курса. В этом - преуспели. На поверхность общественной жизни всплывали самые фантастические проекты, часть из которых пытались даже и воплотить. Так, в конце 80-х - начале 90-х годов XX века в прессе, на телевидении и даже в высказываниях официальных органов нашей страны стала назойливо проскакивать мысль о том, что отечественная оборонная промышленность не продуктивна и даже где-то обуза для бюджета, что поддержание ее деятельности сильно нагружает экономику, ничего не давая взамен. Сейчас это смотрится дико, но в то время - говорилось с высоких трибун. Это были совершенно голословные утверждения, прямо обратные истинному положению вещей: практически все новации, позволяющие развиваться нашей промышленности, первоначально разрабатывались и опробовались в "оборонке". Тем не менее, часто повторяемые, такие мысли способны были повлиять и на настроение масс, и на выработку решений управленческих органов. Для противодействия этой деструктивной тенденции, руководством оборонной промышленности был проведен целый ряд действий. Среди них - организация серии экспозиций, раскрывающих истинное положение вещей (ранее весьма неясное в силу действующего режима секретности предприятий оборонпрома) перед широкими массами жителей страны, нашими зарубежными партнерами и возможными инвесторами. В это время появились выставки серий "конверсия", "высокие технологии", "нау-

ка" и еще целый ряд подобных, проводившихся как в Москве - на ВДНХ, выставочном комплексе на Красной Пресне, Сокольниках, так и в других городах. Специально для обеспечения этих мероприятий было организовано ВК "Наука" во главе с Евгением Николаевичем Островским.

В плане таких экспозиций по решению Миновиапрома (МАП) была проведена выставка "Авиадвигателестроение-90". Непосредственным организатором выставки - в период привлечения к ней и подготовки предприятия, никогда ранее открыто не демонстрировавших свои наработки к экспозиции, и во время проведения - выступили специалисты двигательного главка МАП во главе с заместителем министра Виктором Михайловичем Чуйко. Формировать экспозицию поручили ЦИАМ им. П.И. Баранова - главному институту двигателестроительной подотрасли МАП. В институте эту работу возглавил заместитель начальника по науке Владимир Аристархович Сосунев, а начальник отдела стандартов ЦИАМ Абай Сергеевич Маурин стал директором этой выставки. От министерства подготовкой и проведением выставки занимался Владилен Никифорович Разумовский.

Подготовка к выставке заняла существенную часть в работе двигательного главка МАП, там всерьез подошли к этому вопросу, решив во всех возможных аспектах показать отечественное авиадвигателестроение и применение результатов его деятельности в различных отраслях хозяйства страны. Для этого пришлось провести многостороннюю работу по оповещению и подготовке экспонентов и сбору возможных экспонатов. Очень много пришлось работать с органами, обеспечивающими режим секретности, чтобы, демонстрируя последние достижения отрасли, не нанести урона государству.

Выставка, шедшая под популярным в начале 90-х конверсионным лозунгом "двигателестроение - народному хозяйству" ста-

ла самой длительной выставкой отечественного авиадвигателестроения, она продолжалась на ВДНХ месяц. Интерес к ней превзошел самые смелые ожидания устроителей: все время работы тематика выставки не сходила с полос прессы, экспозицию посетили все официальные лица советского правительства и иностранных представительств, аккредитованных в Москве. Поток посетителей не иссякал до дня закрытия. Их прошло свыше 100 000 человек. Выставка с блеском выполнила основную задачу, поставленную перед ней МАП: показать, что оборонка вообще и двигателестроение в частности не "сидят на шее" у государства, а являются наиболее прогрессивной частью отечественной промышленности. Скажем, выяснилось, что собственно двигатели - военные и гражданские - занимают у отрасли 47% продукции, а 53% - технически сложная продукция общегражданского назначения (как их тогда называли "товары народного потребления") и двигатели для газоперекачки, энергетики, пожаротушения. Результаты работы предприятий оборонпрома позволяли нашему хозяйству оставаться на современном уровне (и во многом его определять) в то время, когда в мире существовали всякого рода запреты на передачи технологий, списки КОКОМ и прочие барьеры (оставшиеся от "холодной войны"), мешающие совместной деятельности. Международный отклик по результатам проведения выставки был весьма мощный: в первый раз показали практически все, что можно в такой "закрытой" ранее отрасли, как авиационное двигателестроение. По результатам работы стало ясно, что на основе собранной команды экспонентов и наработанного опыта демонстрации возможно и в дальнейшем эффективно проводить такие мероприятия.

В самом начале работы, для более удачной осуществления выставочной деятельности, АССАД совместно с ЦИАМ в 1991 г. организовал малое предприятие "Экспоавиа", директором которого стал А.С. Маурин. До 1994 года он принимал участие в организации и проведении всех выставок серии "Двигатель" по заданию АССАД (после его место занял Владимир Петрович Железнов, член дирекции АССАД). В 1992 году для того, чтобы расширить круг иностранных экспонентов и облегчить работу с ними, в Ассоциацию была принята немецкая фирма Gebrüder Helbig Industrie-Messen GmbH, представитель которой в России, Эрих Фихтнер, активно участвовал в организации первых выставок серии "Двигатели".

Администрирующими органами страны постоянно проводилось сокращение руководящего аппарата министерств. Сотрудники министерств и аппарата управления чуть не вслух объявлялись основными "командно-административными барьерами" на пути прогресса. Эта деятельность была столь последовательна и целеустремленна, что целый ряд успешно работающих неправлений промышленности страны фактически прекратили свое существование как отрасли. Мы лишились микробиологической промышленности, радио, электронной, авто, химической, строительной, пищевой и еще целого ряда других. Это подавалось как достижение: примат рыночной экономики не подвергался сомнению и то, что на большинстве предприятий, которые еще работали, хозяевами стали их иностранные конкуренты, трактовалось как успех совместной деятельности. В таких условиях управлять столь огромным хозяйством, как Авиационная промышленность, стало уже физически невозможно. Для этого просто уже не хватало рук оставшихся в сократившихся как шагреновая кожа министерствах.

Опыт организации предприятий подотрасли для совместной деятельности в общих интересах и успехи проведенной выставочной деятельности привели к резонному выводу: предприятия подотрасли имеют огромный ресурс саморазвития. Стало видно, что отрасль достаточно пронизана "горизонтальными" связями между предприятиями для совместного производства конечной продукции - двигателя. Отсюда понятно, что необходим некий координирующий центр, чтобы совместно противостоять внешним дезинтегрирующим факторам - как экономическим, так и административным. Требовалось интегрировать усилия моторостроителей по их поручению и в их интересах. С 1989 года в МАП нача-



та деятельность по созданию объединенной структуры. Министр авиационной промышленности Аполлон Сергеевич Сысцов поручил заниматься этой работой своему заместителю В.М. Чуйко. Через год после выставки 1990 г. такой центр окончательно оформился. По общему решению 58 предприятий СССР: КБ, серийных заводов и НИИ, 31 мая 1991 г. была зарегистрирована международная ассоциация "Союз авиационного двигателестроения". Продумывались идеи организации корпорации, консорциума участников и, в конце концов, пришли к тому, что формой совместной деятельности должна быть ассоциация. Выбрана именно такая форма свободной ассоциации производителей и потребителей высокотехнологичной продукции: авиационных моторов. Ассоциация позволяла ее членам выступать совместно перед любыми внешними организациями, увязывала интересы своих членов, не навязывая им своих условий существования. На базе имеющейся информации, АССАД занимается и аналитическими вопросами возможности применения сил своих участников с целью наибольшей эффективности этого рода деятельности. Генеральная дирекция АССАД принимала участие во всех мероприятиях, затрагивающих интересы своих участников, отстаивала их в переговорах различного уровня: как внутри страны, так и международных. Предложения о возможностях предприятий - членов АССАД направлялись Президенту и в Правительство РФ, что привело к выпуску в 1993 году Постановления правительства "О дополнительных мерах по развитию авиационного двигателестроения России". Очевидно, организаторы Ассоциации правильно предугадали, что такая относительно свободная форма взаимодействия определила живучесть АССАД: уже не раз сменилась структура взаимодействия государственных органов, ушли в небытие министерства, сменилась сама форма государственного устройства, а Ассоциация - живет, к удовольствию своих членов, которых сейчас насчитывается около сотни.

Было понятно, что в условиях рыночных отношений отработка маркетинговой политики имела весьма важное значение. Именно это и продельвалось на выставках. Кроме того, добились разрешения Правительства демонстрировать на выставках ранее "закрытую" технику и технологии. Было показано, что самые передовые разработки науки внедряются сначала на военной авиационной технике, после - в гражданской, а потом - и в индустриальной. На выставке было ясно видно, что авиадвигателестроение, при создании новых двигателей требует создания совершенно новых материалов - металлов, сплавов, композитов, новых методик расчетов, новых способов обработки. И все это потом возможно применить в общем машиностроении.

Выставки серии "Двигатель", проводимые АССАД неразрывно связаны с совершенствованием ее структуры. Поэтому, невозможно сказать: "что было раньше яйцо или курица", что на что сильнее влияет - выставки на ассоциацию или наоборот. По результатам проведенной выставки, мнению экспонентов - членов АССАД корректируется направленность деятельности Ассоциации, а вследствие двухгодичной работы ее в период между выстав-



На выставке МФД-2016

ками строится и экспозиционная деятельность на следующей выставке, тематики симпозиумов, состав экспонентов.

Выставка 1992 года проходила под девизом "Двигатели в воздухе, на земле и на воде". Кроме авиационных экспонировались автомобильные, тракторные, танковые, судовые и другие газотурбинные двигатели. Здесь впервые был показан (на стенде ЦИАМ) гиперзвуковой двигатель, совместной разработки многих предприятий отрасли. Эта была уникальная еще и по включенной в состав экспозиции исторической части выставки. Ее специально готовили совместно с историками ИИЕТ (Ю.С. Воронков и др.) сотрудники ЦИАМ (Д.А. Боев и др.). Поршневые самолетные двигатели времен Второй мировой войны выставляли: французский Музей SNECMA, немецкий музей BMW, Монинский музей ВВС СССР. Из фондов последнего демонстрировался и единственный сохранившийся в целости экземпляр первого двигателя А.М. Люлька ТР-1. Такой экспозиции не удавалось собрать ни до того, ни после. В целом выставка вышла за грань авиационной отрасли, сохранив двигателестроительную направленность. Правда, в то время это были все же газотурбинные двигатели.

На третьей выставке этой серии, в 1994 году, по поручению первого вице-преьера О.Н. Сосковца, в состав экспозиции были включены и поршневые двигатели - транспортные и стационарные. Выставка стала именоваться "Двигатели". Это название сохранилось весьма надолго. На выставке 1996 года экспозиция поршневых двигателей была наиболее полна, в последующие годы "поршневики" в ней стало существенно меньше.

Самым значительным результатом выставки 1998 года, с точки зрения нашей редакции, то, что на ней мы договорились о начале выпуска журнала "Двигатель" (как позже поняли - о возобновлении выпуска, прерванном в феврале 1917 года). Так что и мы в какой-то мере - создание АССАД, ЦИАМ и ведущих предп-



На Пленарном заседании МФД-2016

риятий двигателестроительной отрасли. Без серьезной организационной поддержки этих организаций, выпуск такого издания был бы совершенно невозможен.

Организаторами выставок с самого начала было принято, что одновременно с выставкой проходят научно - технические симпозиумы. Первые симпозиумы (1990 и 1992 гг.) были посвящены истории развития авиационного двигателестроения. В симпозиуме 1990 г. участвовал внук известного авиаконструктора Сергея Сикорского, также Сергей. В дальнейшем, симпозиумы были по экологической тематике: "Двигатель и экология".

Сейчас - в этом году уже второй раз проводятся Международные Форумы по Двигателестроению (МФД). Они отличаются от предыдущих серий, выставок серии "Двигатели" тем, что основной упор в их подготовке и проведении дается именно на научно-технический Конгресс по двигателестроению, а экспозиционная часть Форума скорее служит наглядной иллюстрацией выступлениям и докладом Конгресса. Объем, тематика и глубина проработки докладов существенно расширились по сравнению с симпозиумами, которые были на предыдущих "Двигателях".

За все 25 лет работы структура органов управления АССАД не изменилась: Высший орган - общее собрание, между собраниями - правление и ежедневно - генеральная дирекция. Другое дело, что тематика работы и генеральной дирекции и остальных управляющих структур постоянно менялась в зависимости от того, что было необходимо Ассоциации в данное время. Если раньше связи строились, как это было в МАП - по территориально-производственному принципу, то сейчас - скорее по функциональному принципу.

По составу - АССАД начинал с 58 предприятий, сейчас их около 100: некоторые приходили и некоторые уходили. "Костяк" предприятий сохраняется постоянным, при этом, полтора десятка - иностранные. Как из СНГ, так и из более дальнего зарубежья.

АССАД утвердил звания "Почетный авиадвигателестроитель АССАД", "Заслуженный авиадвигателестроитель АССАД" и ряд премий имени знаменитых Генеральных конструкторов - А.Д. Швецова, В.Я. Климова, А.А. Микулина, Н.Д. Кузнецова, Ф.А. Короткова, А.Г. Ивченко, А.М. Люльки - за различные направления деятельности. Торжественное вручение этих премий происходит на каждом собрании АССАД. В 2005 году решением Правления АССАД утверждена ежегодная высшая награда АССАД - медаль "За верность делу" (трех степеней) для специалистов отрасли.

Ассоциацией реализуется развернутая программа действий с молодежью. Учрежден целый ряд именных стипендий АССАД в основных вузах авиационной промышленности страны. 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.

С 2003 года по решению Правления Генеральной дирекции АССАД издается сборник "Созвездие". Он предназначен для широкого круга читателей, которых интересует история развития отечественной промышленности. Сборник посвящен Личностям отечественного двигателестроения. Он состоит из очерков о выдающихся конструкторах, организаторах, руководителях отрасли. Вышло уже 10 изданий книги сборника, работа продолжается.

Основной результат работы АССАД за прошедшие 25 лет это то, что авиационное двигателестроение в России сохранилось и в целом, как отрасль, и практически всеми своими предприятиями, несмотря на все политико-экономические грозы, прошедшие над отечественной промышленностью. Форма Ассоциации позволила каждой организации, в нее входящей, независимо от её организационно-правовой формы, действовать самостоятельно в собственных интересах, но всем вместе - координировать усилия для достижения общего результата. Мы искренне желаем успехов и Ассоциации в целом и всем входящим в нее предприятиям и во все следующие четверти века! По мере сил будем стараться содействовать этому. 