

ЧАСТЬ I

РУКОВОДСТВО АВИАМОТОРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ

В дореволюционный период никаких органов руководства авиамоторной промышленностью не существовало. Все заводы являлись частной собственностью. Роль государства сводилась к выдаче заказов на моторы для военного ведомства, подготовке технических требований к ним и оплате принятых двигателей. Позднее к этому добавились приобретение лицензий за рубежом и предоставление льготных кредитов.

В августе 1917 г. на I Всероссийском авиационном съезде был избран Всероссийский совет авиации (Авиасовет). Но он являлся, по сути, общественной организацией, его решения не были обязательны для исполнения. Эта ситуация длилась до 1 августа 1918 г., когда уже при большевиках в составе отделения военной промышленности Отдела металла Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) образовали Комиссию по организации авиапромышленности. Начинался переход к государственной экономике. После завершения национализации авиазаводов в декабре того же года все их объединили в Главное правление объединенных авиапромышленных заводов (Главкоавиа). На территориях, контролировавшихся другими властями, действующих авиамоторных предприятий не было.

В связи с расширением размаха Гражданской войны 22 декабря 1919 г. Главкоавиа передала Промвоенсовету (Совету военной промышленности), занимавшемуся организацией поставок оружия и военной техники для Красной армии. Все авиазаводы объявили оборонными, их персонал — мобилизованным.

После окончания Гражданской войны на большей части территории России, 17 марта 1921 г., Главкоавиа вернули в структуру ВСНХ, подчинив 5-му (авиационному) отделу Главного управления военной промышленности (ГУВП). С переходом к новой экономической политике, несколько ослабившей жесткое централизованное управление, Главкоавиа 28 января 1925 г. трансформировали в хозрасчетный трест — Государственный трест авиационной промышленности (Авиатрест). Предприятия внутри треста были лишены хозяйственной самостоятельности. Управление трестом осуществлялось по коллегиальному принципу, так же как управление отдельными заводами. Председателем правления Авиатреста с начала 1926 г.

являлся М.Г. Урываев. В состав правления входил главный инженер по моторостроению, эту должность занимал М.П. Макарук.

В середине 20-х годов выпуск авиадвигателей осуществлялся и за пределами Авиагresta. Двигатели делали на заводе «Большевик» в Ленинграде, принадлежавшем Орудийно-арсенальному тресту. Там же пытались вести самостоятельные опытно-конструкторские работы. Координация работы двух трестов осуществлялась ВСНХ.

Но вскоре тенденции к милитаризации экономики и приданию ей директивно-планового характера привели к новой реорганизации руководства отрасли. В 1927 г. Авиагrest подчинили Военно-промышленному управлению ВСНХ, а 15 апреля 1930 г. вообще упразднили, создав вместо него Всесоюзное авиационное объединение (ВАО). Во главе ВАО встал уже упоминавшийся Урываев, позднее его сменил П.И. Баранов. Объединением первое время руководило Главное управление металлопромышленности ВСНХ. Но уже 28 июля 1930 г. появилось постановление о передаче ВАО в ведение Наркомата по военным и морским делам (НКВМ). Хотя военные являлись основным заказчиком ВАО, ничего хорошего из подчинения авиазаводов НКВМ не вышло. 7 февраля 1931 г. объединение вернули в систему ВСНХ.

В начале 1932 г. ВСНХ упразднили, разделив на систему отдельных наркоматов. Одним из них стал Наркомат тяжелой промышленности (НКТП) во главе с Г.К. Орджоникидзе. ВАО включили в состав НКТП как Главное управление авиационной промышленности (ГУАП). Если ВАО был хозрасчетным объединением, то ГУАП стало чисто бюджетной организацией, действовавшей строго в рамках директив наркомата. Она делилась на четыре треста, одним из них был авиадвигательный. Но в 1933 г. эти промежуточные структурные звенья сочли излишними, и началась их ликвидация. В том числе в 1933 г. расформировали авиадвигательный трест. Заводы напрямую подчинили ГУАП.

Эта структура просуществовала довольно долго. После смерти П.И. Баранова в авиационной катастрофе во главе ГУАП встал Г.Н. Королев, а с конца 1935 г. — М.М. Каганович.

Руководство Главного управления Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ), недовольное тем, что его нужды игнорировались промышленностью, ориентированной в первую очередь на заказы ВВС (что согласовывалось с позицией правительства), в первой половине 30-х годов начало создавать свои моторостроительные заводы и проектно-конструкторские институты. Они функционировали обособленно до 1939 г., после чего их объединили с остальным авиадвигательным строением.

В 1929 г. к созданию авиадвигателей подключилось Объединенное государственное политическое управление (ОГПУ), организовавшее конструкторское бюро из инженеров-заключенных. Оно подчинялось Техническому отделу Экономического управления (ТО ЭКУ) ОГПУ. Бюро просуществовало несколько лет, не дав существенных результатов. В 1938 г. к этой

практике вернулись, только тогда руководившее тюремными «шарагами», конструкторскими бюро из арестантов, ведомство называлось уже Наркоматом внутренних дел (НКВД). Моторостроительные «шараги» просуществовали вплоть до 1945 г. Но объем работ в ведомствах ГВФ и ОГПУ/НКВД был значительно меньше, чем в ГУАП и организациях, ставших его преемниками.

Поскольку количество подведомственных предприятий в период бурного роста промышленности постоянно росло, руководству НКТП стало трудно справляться с ним. Его разделили на несколько наркоматов. Вся авиационная промышленность с декабря 1936 г. перешла в подчинение Наркомату оборонной промышленности (НКОП). Ей стало руководить 1-е главное управление. В феврале 1938 г. это управление разделили на два: 1-е (самолетостроительное) и 18-е (моторостроительное). В некоторых документах последнее иногда именовалось Главным управлением авиационного моторостроения.

11 января 1939 г. НКОП, в свою очередь, разделили на несколько наркоматов. Одним из них стал Наркомат авиационной промышленности (НКАП). Им руководил М.М. Каганович, а с января 1940 г. — А.И. Шахурин, с декабря 1945 г. — М.В. Хруничев. В состав наркомата входили два главных управления по моторостроению — серийно-моторное (3-е) и опытно-моторное (8-е). Моторостроение в ранге заместителя наркома курировал В.П. Баландин, а с января 1942 г. — А.А. Завитаев.

Когда после войны наркоматы переименовали в министерства, в марте 1946 г. появилось Министерство авиационной промышленности (МАП). В его состав входили те же главные управления, руководившие авиационным моторостроением. Однако уже с конца 1945 г. работы по поршневым моторам постепенно сворачивались, а с начала 50-х годов перешли в разряд второстепенных. Временный переход всей авиапромышленности в ведение Министерства оборонной промышленности (март—август 1953 г.) в этом отношении ничего не изменил. В августе 1957 г. все авиамоторостроение подчинили 3-му главному управлению МАП.



Здание Министерства авиационной промышленности в центре Москвы, из которого долгие годы руководили отечественным авиационным моторостроением

В 1957 г. Н.С. Хрущев попытался перейти от вертикальной (отраслевой) структуры руководства экономикой к горизонтальной (территориальной). Большинство министерств ликвидировали, в том числе и МАП. Предприятия подчинили областным Советам народного хозяйства (Совнархозам). Но, поскольку авиационная промышленность считалась особо важной отраслью, функции бывшего министерства во многом перешли к Государственному комитету по авиационной технике (ГКАТ).

После отставки Хрущева эта система просуществовала недолго, и в 1964 г. министерства вернулись, а среди них и МАП. После этого структура руководства отраслью просуществовала без существенных изменений более 20 лет.

С ликвидацией МАП в период правления М.С. Горбачева его функции частично перешли к Департаменту авиационной промышленности Министерства экономики. Но и он просуществовал недолго. С возвратом к капитализму предприятия обрели хозяйственную самостоятельность. В настоящее время сколько-нибудь четкой структуры руководства проектированием и производством поршневых авиамоторов практически не существует.