

КЛЮШНИК К. С.

**"АВІАКОН": УЧОРА, СЬОГОДНІ, ЗАВТРА**

Основні напрями діяльності. Конотопський авіаційний ремонтний завод "АВІАКОН" - українське державне підприємство, що забезпечує капітально-відновлювальний ремонт, переобладнання і модернізацію вертольотів сімейства Мі всіх типів і модифікацій, а також виробництво гумово-технічних виробів для їх агрегатів.

Основні напрями діяльності на сучасному етапі: капітально-відновлювальний ремонт і переобладнання вертольотів Мі-24, Мі-35, Мі-8, Мі-17, Мі-26, Мі-2 будь-яких модифікацій; ремонт агрегатів вертолітного, приладового, спеціального й радіоелектронного устаткування; дослідження технічного стану вертольотів у місцях їхньої експлуатації; капітальний ремонт і ремонт за технічним станом вертольотів Мі-17, Мі-35 та їх модифікацій виїзними бригадами на базі експлуатанта; продовження міжремонтних ресурсів; антикорозійна обробка планера вертольотів і літаків, фарбування ЛА поліуретановими емалями фірми "Дюпон"; виготовлення шлангів високого та низького тиску для вертольотів Мі-24/35, Мі-8/17, Мі-26, Мі-2 усіх модифікацій; виготовлення склавертольотів Мі будь-яких типів і модифікацій; виготовлення гумово-технічних виробів для ремонту агрегатів вертольотів; навчання і підвищення кваліфікації фахівців-замовників [1].

Історія Конотопського авіаремонтного заводу "АВІАКОН" почалася в непростий міжвоєнний період, коли в СРСР створювалися сучасні Військово-повітряні сили. У той час у місті Запоріжжя дислокувалися 18-та авіабригада і 18-й авіапарк, що входили в Український військовий округ. Саме у складі 18-го авіапарку і були сформовані авіаційні майстерні, від яких веде свій родовід "АВІАКОН". Наказ народного комісара СРСР про їх організацію вийшов 5 вересня 1931 р. Очолив авіамайстерні військовий інженер 3-го рангу Я. А. Семенович, у підпорядкуванні якого перебувало всього 25 чоловік. Майстерням належало займатися ремонтом безпосередньо на аеродромі літаків ТБ-3 і Р-6, якими була озброєна 18-та авіабригада. У червні 1940 року майстерні були виведені зі складу 16-ї авіаційної бази, підпорядковані начальнику тилу Одеського військового округу і одержали найменування 16-ті стаціонарні майстерні (16-ті САМ). Місцем їх базування, як і раніше, залишалося Запоріжжя. 22 червня 1941 року став одним з найбільш трагічних днів нашої історії - почалася найбільша кровопролитна війна, кількість жертв якої досі достеменно не встановлено. Наказом командира 4-го авіаційного корпусу Південного фронту від 30 липня 1941 р. 16-ті САМ (польова пошта 0-25) були переведені на штат військового часу і внесені до складу діючої армії. У серпні 1943 р. радянські війська звільнили Харків, а наприкінці листопада в це розбите війною місто передислокувалися 16-ті САМ. У грудні 1944 р. Авіацію далекої дії було переформовано в 18-ту повітряну армію, а в січні наступного року 16-ті САМ перейменували в 95-ті САМ.

Після закінчення Великої Вітчизняної війни 95-ті САМ були переведені на штат мирного часу. На початку 1946 р. 18-та Повітряна армія була перетворена в Дальню авіацію. 25 січня того ж року 95-ті САМ перейменували в 224-ту авіаційно-ремонтну базу Дальньої авіації (224 АРБ, військова частина 55646), а у червні перебазували з Харкова на нове постійне місце дислокації в м. Конотоп, який був одним з найважливіших промислових і культурних центрів Сумської обл.

На початку 1952 р. АРБ приступила до планового якісного ремонту літаків ТУ-4 та їх двигунів. Зусилля колективу увінчалися успіхом: у першому півріччі 1952 р. 224 АРБ посіла перше місце серед авіаційно-ремонтних підприємств Військово-повітряних сил. У січні 1965 р. директивами вищих інстанцій Конотопський АРЗ був призначений головним підприємством ВПС з ремонту авіадвигунів НК-12 і вертольотів Мі-6. 15 березня 1976 р. на Конотопський АРЗ прибули для ремонту перші два вертольоти Мі-24А. Серйозним випробуванням для колективу Конотопського АРЗ став період участі радянських військ у бойових діях у Республіці Афганістан. На підприємство стали надходити в ремонт Мі-24 і Мі-6, що застосовувались у тій війні. Конотопський АРЗ був єдиним підприємством у СРСР, що ремонтував Мі-26. І свою роботу він, як завжди, виконував швидко і якісно. Почали надходити замовлення не тільки від військових, але й від Архангельського, Якутського, Тюменського авіапідприємств цивільної авіації. Ще одним важливим напрямком діяльності Конотопського АРЗ стало освоєння ремонтів приводів компресорів газоперекачувальних станцій НК-12 СТ. Такий привід являв собою двигун зі знятими редуктором, четвертої, п'ятої ступенями турбіни і пристикований модулем вільної турбіни, що приводив у дію компресор газоперекачувальної станції. Щоб налагодити ремонт цієї продукції, на заводі провели відповідну модернізацію рухового виробництва, налагодили кооперацію з НВО ім. М. Фрунзе та іншими підприємствами. Починаючи з 1989 р., Конотопський АРЗ став працювати для газотранспортної системи величезної країни.

Перші роки після розпаду СРСР виявилися дуже важкими для переважної більшості пострадянських держав, і України зокрема. На долю Конотопського АРЗ теж випали нелегкі випробування. Перш за все, стався глобальний провал щодо замовлень основної тематики заводу. Росія заявила, що буде сама ремонтувати всю техніку, включаючи газоперекачувальні установки, навіть уже відновлені НК-12СТ відмовилася забрати.

Міністерство оборони України потребувало підтримки льотної придатності, у тому числі і в ремонтах величезного парку авіатехніки, що дістався від СРСР, але мало для цього мізерні засоби й фактично не могло забезпечити діяльність своїх АРЗ. Але в цих умовах колектив працював не за течією, а докладав усіх зусиль для збереження виробничого потенціалу й дієздатності заводу. Керівництво АРЗ добре розуміло, що, орієнтуючись тільки на українських замовників, підприємство не виживе. Тому почався цілеспрямований пошук можливостей активізувати діяльність на зовнішньому ринку.

Одним із перших успішних кроків у "великий світ" став ремонт двох Мі-26 для Індії за контрактом, укладеним ще радянським об'єднанням

"Авіаекспорт". Щоб завоювати свою частку на такому обмеженому ринку, як надання послуг з ремонту військової і цивільної авіаційної техніки, потрібно виявити кращі якості та переваги перед конкурентами. Це вдалося зробити вже при налагодженні перших контактів з колишніми партнерами по Варшавському договору. Першим досягненням у цьому напрямку став невеликий контракт із Софійським авіаремонтним заводом Міністерства оборони Болгарії. Це була маленька, але дуже важлива для "АВІАКОНа" перемога, яка дозволила повірити у власні сили.

Велике значення для Конотопського АРЗ мало встановлення контактів з польським авіаремонтним заводом WZL-1 (р. Лодзь). Серед перших прямих зарубіжних контрактів "АВІАКОНа" були так само роботи з ремонту агрегатів і систем вертольотів Мі-24 Словаччини і Чехії. У цілому перші закордонні контракти припускали ремонт великого, понад 300 найменувань, переліку агрегатів. Протягом всієї своєї історії Конотопський АРЗ стабільно утримував високу репутацію лідера в галузі капітально-відновлювального ремонту авіатехніки, що виконує роботи з незмінно високою якістю. У 1997 році було укладено перший великий контракт, який передбачав ремонт для іноземного замовника 29 вертольотів Мі-24, виконання якого завершили в 1999 р.

Наявність у заводу технології, що передбачає ремонт техніки на точці замовника, дозволила виконати такі роботи в Мексиці і Хорватії, а в 2004 р. укласти великий контракт з Єгиптом на ремонт 41 вертольота Мі-8Т. На єгипетських партнерів робота українських фахівців справила сприятливе враження. У цілому з 1995 р. діяльність підприємства на зовнішньому ринку значно розширилася. Так, замовниками на ремонт вертольотів Мі-24, Мі-25, Мі-35, Мі-17 стали: Індія, Шрі-Ланка, ПАР, Хорватія, Македонія, Конго, Чехія, Польща, Словаччина, Румунія, Руанда, Бурунді, Гвінея, Буркіна-Фасо, Азербайджан, Грузія, Єгипет і Туркменістан. Фахівці більшості цих країн, а також Єгипту та Екваторіальної Гвінеї пройшли на Конотопському АРЗ перепідготовку [2].

У вересні 1999 р. Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН" відвідав президент України Леонід Данилович Кучма. Він дав високу оцінку діяльності підприємства і з задоволенням підтримав прагнення колективу заводу до подальшого розвитку виробництва і до зміцнення позицій ДП "АВІАКОН" у найважливішій галузі промисловості України - авіаційній. Основною своєю стратегією і тактикою авіаремонтні підприємства завжди вважали створення високоякісної продукції. Останніми роками значного поширення набули ISO серії 900, в яких відображений міжнародний досвід управління системою якості. Свідченням високого рівня авторитету "АВІАКОНа" стали й численні дипломи, якими було відзначено підприємство на різних авіаційних виставках. Крім того, в 2001 р. завод став лауреатом національного конкурсу "Золоті торгові марки України" в номінації "Виробництво машин та устаткування", а в січні 2006 р. директору підприємства О. М. Єніну було присвоєно почесне звання "Заслужений працівник промисловості України".

За свою довгу й славу історію Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН" пройшов шлях від маленьких майстерень, які виконували

найпростіші види робіт, до сучасного високотехнологічного підприємства, здатного провести не тільки будь-які види ремонту вертольотів і різних їх систем, але й складну модернізацію.

У 2003 році під час розформування виникла ідея створити на території авіаційної частини музей авіаційної техніки. Тим більше, що ще у 1999 році було зроблено перший крок - встановлено збережений у частині після здачі літаків та переходу на вертолітну техніку літак Л-39 як пам'ятник льотчикам-інструкторам. Військові авіатори почали підготовку майданчиків для майбутніх експонатів - списаної авіаційної техніки: вертольотів Мі-2, Мі-8Т, Мі-24К, а АЦ "Крила Слобожанщини" почав переписку з керівництвом ВПС та МО України про передачу цієї техніки створюваному музею авіації [4].

Прогнози на майбутнє

5 вересня 2011 р. ДП "АВІАКОН" виповнилося 80 років. З цього приводу завод відвідали прем'єр-міністр України М. Я. Азаров та голова Сумської облдержадміністрації Ю. П. Чмирь. М. Я. Азаров заявив, що протягом кількох років країна повинна створити власну програму виробництва вертольотів. "Таку програму з виробництва вертольотів ми будемо підтримувати. Уже заклали в проект бюджету на 2012 рік кошти і розраховуємо, що протягом декількох років нам вдасться створити власну програму виробництва конкурентоспроможних машин", - сказав він після відвідування Конотопського авіаремонтного заводу "АВІАКОН" у Сумській області. Ю. П. Чмирь повідомив, що перехід підприємства в продуктивний напрям дасть великий поштовх розвитку області і даної промисловості в Україні в цілому."

Державне підприємство "Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН" підписало угоду про співробітництво з ВАТ "Вертолітна сервісна компанія", яке представляє російський вертольотобудівний холдинг ВАТ "Вертольоти Росії".

3 вересня 2012 р. директором ДП "АВІАКОН" є Буцан Анатолій Олексійович [5-8].

1. Конотопский авиаремонтный завод "АВИАКОН". Исторический очерк / под ред. А. Н. Енина. - К. : Аэрохобби, 2006. - 216 с.

2. "АВИАКОН". Годы создания / В. В. Гедз, Л. А. Мельник. - К. : Аэрохобби, 2011. - 176 с.

3. Конотопский авиаремонтный завод "АВИАКОН". Исторический очерк / под ред. А. Н. Енина. - К. : КВІЦ, 2001. - 176 с.

4. Ганзя М. М. "Історія створення МА 2009-2011 рр."

5. [http://www.youtube.com/watch?v=\\_mIBi4KZr3I&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=_mIBi4KZr3I&feature=player_embedded)

6. <http://www.google.com/search?q=авиакон&hl=ru&..>

7. <http://sdelanounas.in.ua/blogs/14090/>

8. [http://sumyinfo.com/6\\_s\\_konotopskim\\_aviakonom\\_ukraina\\_svyazivaet\\_nadezhdi\\_na\\_proizvodstvo\\_sobstvennih\\_vertoletov.html](http://sumyinfo.com/6_s_konotopskim_aviakonom_ukraina_svyazivaet_nadezhdi_na_proizvodstvo_sobstvennih_vertoletov.html)

Керівник: Олех А. П.