

Століття. Політ триває!

Євген ТИЩУК



44



Завод-патріарх авіаремонту – ДП «Одеське авіаційно-ремонтне підприємство «Одесавіаремсервіс» відзначає 100-річний ювілей. За свою вікову історію підприємство пережило як яскраві злети, так і небезпечні піке, з яких йому все-таки вдалося виходити завдяки чудовому згуртованому колективу та мудрому керівництву.

З нагоди ювілею на одеському аеродромі «Шкільний» відбулося грандіозне авіашоу. Серед гостей свята були мер Одеси Олексій Костусєв, представники Міністерства оборони України, гості з Польщі, Прибалтики, Росії та мешканці Одеси. Глядачі, яких на аеродромі зібралось не менше декількох тисяч, побачили показові стрибки парашутистів із літака Ан-2, салют, а також фігури вищого пілотажу керованими по радіо моделями літаків і навіть повітряну кулю. Проте родзинкою свята став політ літака-репродукції «Анатра Анасаль», який раніше випускали на підприємстві.

– Це був перший масовий літак, випущений на нашому заводі. Сьогодні ми демонструємо політ його копії «Анатра-ІІ», – розповів присутнім директор «Одесавіаремсервісу» Віталій ЮХАЧОВ.

Від «Анатри» до сучасного авіатаксі

Нині мало хто знає, що саме в Одесі 1908 року засновано перший на території Російської імперії аероклуб. А 8 березня 1910 року, знову-таки вперше в історії Росії, на Одеському іподромі на літаку «Фарман-IV» в повітря піднявся Михайло Єфімов. Незабаром завдяки цілеспрямованій і наполегливій діяльності талановитого підприємця Артура Анатри на базі ремонтних майстерень морського батальйону в районі Стрілецького майдану побудували й перший у Росії аероплан типу «Фарман», а також відкрили школу пілотів. Аеродром біля неї дістав назву «Шкільний».

Цікаво, що перша продукція одеського заводу – літаки «Блеріо», «Фарман- IV», «Ньюпор», «Вуазен» будувалися за іноземними ліцензіями. А 27 квітня 1911 року в небо Одеси піднявся перший літак, побудований у місцевих авіамайстернях і пілотований льотчиком Миколою Костіним. Цей день і став історичною датою створення Одеського авіаремонтного заводу.

На доріжці аеродрому – вся історія заводу в літаках. Тут і легендарні «Фармани», тут і реактивні фронтові винищувачі МіГ-27, МіГ-29, ремонт яких здійснюється на підприємстві, тут і зроблений безпосередньо на заводі чотиримісний легкомоторний літак «Дельфін», котрий можна використовувати як повітряне таксі.

– Літак належить до цивільної малої авіації. Його розробили на основі російського аналога. Головна перевага – двигун. Він може працювати не лише на гасі, а й на дизельному пальному, а сучасно-металевий корпус спрощує дрібний ремонт, – коментує побачене мій гід – завідувач заводського музею Анатолій Шевченко.

Важким випробуванням для авіаремонтного заводу стала Велика Вітчизняна. Передислокований багато разів, часто-густо в польових умовах він ремонтував літаки І-16, МіГ-3, ЛАГГ-3, Як-9, Ла-5, Іл-10 та

багато інших. Лише за роки війни в стрій було повернуто 546 літаків, відремонтовано 1135 двигунів. До Одеси авіамайстерні повернулися лише в червні 1944-го.

У повоєнні роки Одеський авіа-ремонтний завод одним із перших розпочав ремонт реактивної техніки: МіГ-15, МіГ-17, МіГ-21 та двигунів РД-9Б, Р-11, Р-13, Р-25, а згодом – 95Ш та АІ-25ТЛ.

– З 1959-го по 1991 рік тут отримали нове життя 1500 літаків і 3500 двигунів. А в грудні 1986-го підприємство освоїло капітальний ремонт літаків третього покоління МіГ-27,



З нагоди 100-літнього ювілею заводу на одеському аеродромі «Шкільний» відбулося грандіозне авіашоу: на доріжці аеродрому вся історія заводу в літаках



– продовжує розповідь Анатолій Шевченко.

Нині основні напрями роботи «Одесавіаремсервісу» – це ремонт і модернізація МіГ-21, Л-39, МіГ-23, ремонт авіаційних двигунів та їхніх агрегатів, капітальний ремонт Як-52, обладнання салонів підвищеної комфортності для літаків транспортної авіації Ан-24, Ан-26, Ан-30 і гелікоптерів Мі-8, Мі-17 та багато іншого. Підтвердженням високої якості наданих «Одесавіаремсервісом» послуг може бути той факт, що його партнерами і замовниками є понад тридцять країн Європи, Африки та Азії!



«Одесавіаремсервіс» розправляє крила

В історії «Одесавіаремсервісу» чимало яскравих подій, великих звершень і складних випробувань.

У 1992 рік підприємство Міністерства оборони України увійшло з «нульовим» замовленням від рідного відомства та відсутністю замовлень від цивільних організацій. У цій складній ситуації неабиякі організаторські здібності проявив директор підприємства полковник Віталій Юхачов. Саме на його плечі ліг увесь тягар проблем, що їх потрібно було розв'язати для виживання заводу в умовах повної відсутності фінансування й державних замовлень.

– Щоб зберегти цінні кадри, дати людям роботу, – розповідає голова профспілки «Одесавіаремсервісу» Володимир Тищенко, – Віталій Володимирович почав шукати не-

стандартні рішення, зокрема щодо конверсії виробництва.

Аби врятувати завод від загибелі, довелося вжити низку неординарних заходів, зокрема надати можливість більш як 35 приватним підприємствам випускати різноманітну продукцію на території заводу. Відтоді до звичної спеціалізації додалися ремонт автомобілів, складання автопричепів та багато іншого.

– На базі неліквідних авіаційних двигунів Р-11 і Р-13 було сконструйовано та випущено близько 100 теплових агрегатів для очищення летовищ від снігу. Шили тенти, виробляли візочки та багато інших товарів... Саме завдяки такому господарюванню вдалося пережити важкі часи та зберегти колектив, – пригадує один зі старійшин заводу 72-річний Яків Петраш.

Наступним кроком, який допоміг «Одесавіаремсервісу» вижити в ринкових умовах, було укладення керівництвом заводу прямих договорів із іноземними компаніями. Переломним став 1994 рік. Саме тоді налагодили співпрацю з компанією «Лахав» (структура державної корпорації *Israel Aircraft Industries*), що шукала вигідного субпідрядника для ремонту та модернізації літаків МіГ-21біс. Як наслідок підписано контракт на перший в історії заводу один мільйон доларів. Варто зазначити, що надалі завдяки вмільому керівництву Віталія Юхачова такі домовленості з іншими компаніями та бізнес-групами Європи, Африки й Близького Сходу стали щорічними.

Остаточний прорив із кризи початку 90-х на авіаремонтному заводі зазвичай пов'язують із двома подіями. Перша – це освоєння капітального ремонту та модернізації літаків Л-39, які випускалися в Чехословаччині (нині в Чехії).

– Друга знаменна подія, що свідчила про вихід із кризової ситуації, – впровадження на заводі системи якості, відповідності міжнародним стандартам, – розповідає головний інженер-заступник директора Микола Гончаренко.

Ця вимога пояснювалася виходом заводу на міжнародний ринок авіасервісу та прагненням до виконання замовлень на рівні світових стандартів.

Як результат восени 2002 року «Одесавіаремсервіс» узяв участь у III Міжнародному авіасалоні «Авіасвіт-XXI» у Києві. А в середині 2003-го продукцію заводу представили на



всесвітньо відомому авіасалоні в Ле-Бурже.

Варто уваги й те, що нині адміністрація ДП «Одесавіаремсервіс» понад 4 мільйони гривень щорічно спрямовує на соціальний пакет для своїх робітників.

– У нас працюють майже 1000 осіб, – розповідає голова профспілки «Одесавіаремсервісу» Володимир Тищенко, – які в переважній більшості мають можливість безкоштовно обідати. На підприємстві також надають грошову доплату на оздоровлення, є сучасний медичний пункт, стоматологічний і фізкабінет.

Тож не дивно, що на ДП «Одесавіаремсервіс» чимало робітників мають 50–70 років трудового стажу. Наприклад, ветерани Великої Вітчизняної війни 89-річний Василь Андрійович Ямсков, 86-річний Анатолій Тимофійович Сивак та інші.

Славиться завод і своїми трудовими династіями. Приміром, ще у 1914 році тут працював батько Якова Йосиповича Петраша Йосип Іванович, пізніше – з 50-х років мину-



Представник династії робітників заводу 72-річний Яків Петраш

лого століття – брат Микола Йосипович. Сам Яків Петраш уже понад 50 років працює тут, а загалом їхній робітничий династії 97 років!

Дата 24 ЛПНЯ 1701



Французький офіцер, управитель французьких володінь у Північній Америці, Антуан де Ламот-Кадиллак побудував Форт Понтшартрен-дю-Детруатен (*Fort Pontchartrain-du-Detroit*) як селище продавців хутра. Пізніше англіїці стали називати його Детройтом у зв'язку з його розташуванням на річці Детройт, що з'єднує озера Гурон і Ері (від франц. *detroit* – протока). Згодом, 1815 року Детройт здобув статус міста у складі штату Мічиган, а ім'я його засновника увічнили у знаменитій марці автомобіля.

Детройт, шостий за величиною у США, один із найбільших портів системи Великих озер – батьківщина й основний центр автомобілебудування Сполучених Штатів та «автомобільна столиця світу» зі штаб-квартирами провідних автомобільних компаній «Дженерал моторс», «Форд мотор» і «Крайслер».

Нині – це місто, що вмирає, здається, на його вулицях блукають тіні Апокаліпсису...

Типове американське містечко було забудоване заводами, дорогими хмарочосами й офісами, а довкола розрослася індустрія обслуговування та розваг. Однак з початку 70-х років минулого століття столиця американського автопрому так і не змогла прийти до тями: криза перевиробництва, нафтова криза, нашість японських малолітражних авто доконали місто. Кваліфіковані фахівці роз'їхалися, нерухомисть упала в ціні, а на звільнене місце почали масово з'їжджати афроамериканці. Урядові допомоги й дотації, внески корпорацій стали єдиним засобом для існування чорношкірого населення, безперервний вандалізм якого, немов смертоносна корозія, продовжує руйнувати Детройт.

Квітуче місто перетворили на справжні руїни. Початком кінця стало повстання чорношкірого населення в Детройті 23 липня 1967 року. За три дні було зруйновано 2000 будівель, стріляли в пожежників, не даючи їм гасити полум'я. Бунт припинився тільки тоді, коли до міста ввели військо. Нині це найбільш зруйноване і криміногенне місто в США.

З авіаремонтного підприємства – в авіабудівне

Саме таке амбіційне завдання ставить перед собою та колективом заводу директор Віталій Юхачов. Знаючи його вдачу та вольові якості, хочеться вірити: через кілька років так воно й буде!

Прошу директора розповісти про проблеми підприємства та про те, що його особисто хвилює.

– Якщо казати відверто, криза 90-х для державних підприємств України ще не завершилася, – із сумом констатує Віталій Володимирович. – Судіть самі: нині вважається за успіх, коли на військових підприємствах авіаремонту державне замовлення становить понад 5 відсотків. Проте, щоб завантажити виробничі потужності заводів, Міністерство оборони повинно мати потребу в цих послугах на 20–25 відсотків!

Сподіваюся, нещодавня передача нашого підприємства постановою Кабінету Міністрів до держконцерну «Укроборонпром» сприятиме покращенню ситуації.

Загалом, самозабезпечуючись роботою переважно за рахунок експорту своїх послуг, підприємство стає досить вразливим щодо зовнішніх чинників. Сьогодні, здавалося б, світова економічна криза відступає, проте її продовженням виявилася арабська!

Запитаєте, як це позначилося на нашому підприємстві? Безпосередньо. Адже наш план на 2011 рік був орієнтований на лівійські замовлення обсягом понад 250 мільйонів гривень. І раптом ось ці революції (в Лівії, Єгипті, Ємені. – Авт.)! Вони фактично позбавили підприємство замовлення на 100 мільйонів гривень!

Цікавлюся у Віталія Володимировича планами керівництва на майбутнє.

– Стратегічним завданням насамперед є повернення колись утраченого імені – авіабудівне. Підстави – яскрава історія, висока якість наших послуг та сучасні можливості в галузі авіаційного ремонту. І, звісно, чудовий колектив. У цьому напрямі ми послідовно й працюємо.

Символічно й те, що легендарний «Анатра-Анасал» був одним із останніх літаків, які виготовляли на нашому заводі перед понад 90-річною перервою. А до ампула авіабудівника підприємство повернулося лише недавно, уклавши договір із філією «Серійний завод «Антонов» ДП «Антонов» (нова назва Київського державного авіазаводу «Авіант». – Авт.) на виробництво агрегатів крила для нових українсько-російських літаків Ан-148 (нерв'юри крила, люки кесонних баків, кронштейни, вузли навіски тощо).

Також нарощуються виробничі потужності з модернізації навчально-бойових літаків Л-39С (варіант Л-39М або літак-симулятор бойових літаків типу Су-27, МіГ-29, F-16, що дає змогу частково замінити підготовку льотчиків на цих дорогих літаках. – Авт.). Продовжується співпраця зі Львівським АРЗ щодо модернізації літаків типу МіГ-29 та із Запорізьким АРЗ «МіГремонт» щодо модернізації Су-25.

Створюються нові виробництва авіадеталей і агрегатів. Так, 2010 року освоєно виробництво м'яких паливних баків для вертольотів. Одне слово, робимо все, щоб політ «Одесавіаремсервісу» тривав і надалі. Переконали, наш колектив перемаже цю кризу.

Фото автора.

С. Ф.

