



Небо Одеського

авіазаводу

Євген ТИЩУК

Одеський авіаційний завод (ОАЗ) є одним з найбільших авіаційних підприємств не лише в Україні, а й у Європі. З його історією пов'язані імена перших українських авіаторів Михайла Єфімова, Сергія Уточкіна, Петра Нестерова, видатних конструкторів Василя Хіоні та Сергія Корольова, масштабні відкриття й розробки яких стали істотним внеском у подальше становлення й розвиток світового авіабудування.

Торік ОАЗ відзначив 100-річний ювілей своєї діяльності й наполегливо повертає собі статус літакобудівного, адже донедавна це підприємство спеціалізувалося лише на ремонті авіаційної техніки. Сьогодні ж завдяки розвиненій інфраструктурі та впровадженню передових технологій одеські авіатори виготовляють сучасні легкомоторні літаки, які не мають вітчизняних аналогів. Про нові можливості підприємства та плани на майбутнє наш кореспондент веде розмову з генеральним директором Одеського авіаційного заводу Віталієм ЮХАЧОВИМ.

– Шановний Віталію Володимировичу, розкажіть про нещодавню участь заводу в Міжнародному авіасалоні «Авіасвіт XXI» у Києві. Які моделі літаків ви представили і якою мірою корисним для розвитку вашого підприємства став цей захід?

– На авіасалоні ми представили модернізований літак військової авіації Л-39М і дві моделі легкомоторних літаків – «Дельфін» та «Фермер». Перший – літак-симулятор бойових літаків типу МіГ-29 та Су-27 – дає можливість менше використовувати бойові літаки та економити їхній дорогий ресурс. «Фермер» призначений для здійснення авіаційно-хімічних робіт. Ефективність його полягає в зниженні вартості обробки полів та підвищенні врожайності на 35 відсотків. «Дельфін» є пасажирським літаком загального призначення.

Користуючись нагодою, хотів би подякувати нинішній владі, яка приділяє чимало уваги авіаційній галузі. Зокрема, завдяки змінам, нещодавно внесеним до Закону України «Про оподаткування земель авіаційних підприємств», ми можемо економити бюджет і спрямовувати більше коштів на підтримку й розвиток заводу. Примітно зазначити, що на виставку завітали Перший віце-прем'єр-міністр Валерій Хорошковський, перший заступник міністра оборони України Володимир Можаровський і заступник міністра оборони України Дмитро Пляцук. Ознайомився з експозицією нашого заводу і генеральний директор Державного концерну «Укроборонпром» Сергій Громов. Він високо оцінив наші досягнення та побажав колективу опанувати нові напрями співпраці й не зупинятися на досягнутому.

Після участі в «Авіасвіті XXI» для нашого заводу окреслилися знач-

ні перспективи на найближчі 10–15 років. Зокрема, результатом переговорів з генеральним директором концерну «Антонов» Василем Белінським та генеральним директором Харківського державного авіаційного виробничого підприємства Анатолієм М'яцією стали домовленості про співпрацю у виготовленні літаків цивільної авіації. З керівником «Укрінмашу» Русланом Медведевим ми уклали договір про постачання 9 літаків до однієї з країн Африки. До речі, реалізація цього контракту істотно підвищить наші фінансово-економічні можливості.

Також відбулася низка зустрічей делегації нашого підприємства з представниками закордонних фірм. Зокрема, з паном Ніколя Менажем, котрий представляв французьку фірму «SMA SAFRAN», що постачає нам двигуни для літаків «Дельфін», ми визначилися з термінами й обговорили особливості постачання та оплати, які він має узгодити з керівництвом своєї фірми. П'ятьма двигунами, які

отримаємо найближчим часом від цієї фірми, до кінця поточного року доукомплектуємо наші літаки. Наступного року нам знадобиться вже 10 таких двигунів. І так плануємо нарощувати наші темпи, щоб виготовляти 160 літаків на рік. Це серйозне замовлення як для нас, так і для французів!

– Цього року Одеський авіаційний завод виконує договір з Міністерством оборони України на постачання п'яти літаків Л-39М1. У чому полягає модернізація цих літаків, яку роль вона відіграє у професійній підготовці льотчиків та курсантів і скільки загалом таких літаків планується модернізувати?

– Для нас краще мати замовлення на літаки Л-39М, а не М1, бо перший – це цілком нова модернізація, а другий – часткова. Нині дослідний зразок літака Л-39М пройшов усі наземні та льотно-конструкторські випробування. Незабаром здійснюватимемо дослідження державного зразка і наприкінці нинішнього року



Добірка Віче
журналу

Віталій ЮХАЧОВ народився 16 листопада 1949 року в місті В'яземському Хабаровського краю в сім'ї робітника. 1973 року закінчив Київський інститут інженерів цивільної авіації. З 1976-го служив як офіцер на Одеському авіа-ремонтному заводі. Після закінчення служби працював на цьому ж підприємстві техніком літака, старшим інженером технічного відділу, начальником цеху, головним інженером. 1989 року був призначений на посаду директора заводу.

Віталій Юхачов є кандидатом технічних наук, має звання «Заслужений машинобудівник України». За плідну й наполегливу працю відзначений багатьма державними та громадськими нагородами: орденом «За мужність» III ступеня, відзнакою «Знак пошани», медалями «За працю і звитягу», «За бездоганну службу». За високі показники в роботі директора також відзначений нагородою Міжнародної кадрової академії управління – «Золотий Меркурій» в номінації «За ефективне управління». За значний внесок у розвиток міста Одеси нагороджений орденом «За заслуги перед містом», відзнакою «Знак пошани».

плануємо вже отримати дозвіл на озброєння авіації Міністерства оборони України модернізованими літаками Л-39М.

Літак Л-39М1 має тільки авіадвигун зі збільшеною тягою і зменшеною вдвічі прийманістю, що значно підвищує безпеку польотів, особливо курсантів. А нова система реєстрації параметрів польоту це робить щонайоб'єктивніше.

– Розкажіть докладніше про останні розробки заводу.

– Це відтворення через 90 років легендарного аероплана «Анатра-Анасаль» часів Першої світової війни, що ми присвятили 95-річчю нашого підприємства. Рік тому ми провели показ у повітрі ще двох нових, уже згаданих літаків «Фермер» та «Дельфін», над виготовленням яких наш завод працював два роки.

Головна особливість «Дельфіна» – його двигун, який працює на авіаційному гасі, що значно дешевший за інші види пального. На крейсерській швидкості 350 кілометрів на годину «Дельфін» за півтори години може долетіти від Одеси до Києва і повернутися назад, витративши лише 80 літрів пального на 900 кілометрів. За мірками не лише авіації, а й автотранспорту це казкова економія.

У процесі реалізації проекту «Дельфін» з'явився «Фермер» – доволі перспективний одномісний літак для обробки полів. Сьогодні, щоб обробити гектар землі, літакові потрібно пального на суму майже 200 гривень, а в разі використання «Фермера» – лише 25. Економія коштів істотна. Окрім того, працездатність цього літака набагато вища, ніж у попередників: за один робочий день від може обробити від 700 до 2800 гектарів, інші ж сільськогосподарські літаки не здатні виконати й половину такого плану.

Також випущені нами літаки значно безпечніші: у разі аварійної ситуації вони можуть спокійно спуститися з парашутом на землю і при цьому не постраждає ані екіпаж, ані саме судно. До того ж такі машини значно дешевші за іноземні аналоги.

На «Дельфін» ми вже маємо сертифікат типу, і найближчим часом отримаємо решту сертифікатів, потрібних для серійного виробництва.

Усі напрями роботи на нашому підприємстві, безперечно, відповідають міжнародним стандартам якості. Над цим у нас працює окремий відділ якості та стандартизації на чолі із Раїсом Сагамановим. На базі стандарту Міжнародної організації з якості ISO 9001:2008 «Системи менеджменту якості. Вимоги» були розроблені стандарти для аерокосмічної галузі і оборони: AS/EN 9100 C «Система менеджменту якості. Вимоги до організації авіаційної, космічної та оборонної галузей», AS/EN 9110 «Серія аерокосмічних стандартів системи якості – модель для забезпечення якості, застосування до організацій з технічного обслуговування». Щоб відповідати цим

стандартам, спеціалістами нашого відділу розроблено систему менеджменту якості (СМЯ), на яку ми маємо усі необхідні сертифікати Міжнародної технічної спілки *Bureau Veritas Certification*, яка перевіряє нашу роботу щорічно. Обстоювання стандартів якості нашим заводом не припиняється ніколи.

– Якої кадрової політики дотримується ваше підприємство? Що входить до соціального пакета працівників і скільки коштів на нього виділяється?

– Усього на нашому заводі мають робочі місця близько тисячі працівників. На соціальний пакет підприємство щорічно виділяє 2,5 мільйона гривень. Зокрема, 600 тисяч гривень спрямовується на лікування людей. Вони мають змогу проводити відпустки разом із сім'ями на оздоровчій базі відпочинку в Іллічівську. За путівки сплачують лише 10 відсотків. Передбачені в нас і щорічні премії: якщо людина пропрацювала на заводі рік, отримує премію 500 гривень, три роки – 2000 гривень, п'ять років – 3000 і так далі. За 50 років роботи (маємо й з таким стажем працівників) ми видаємо премію в розмірі 15 000 гривень. Постійно отримують від заводу допомогу наші ветерани Великої Вітчизняної війни. Тобто в міру своїх можливостей намагаємося підтримувати всіх членів колективу.

– Чи відчуває завод вплив світової фінансової кризи?

– Політичні та економічні кризи істотно позначилися на діяльності й розвитку авіаційної галузі. З 1992 по 2011 рік державне замовлення від Міністерства оборони України рідко перевищувало 3–5 відсотків виробництва. Тому ми змушені самостійно шукати роботу і в державі, і за її межами. Особливо серйозно удару завдала хвиля революцій в країнах Близького Сходу. Лише на замовленнях з Лівії ми втратили понад 100 мільйонів гривень. Однак не скоротили соціального забезпечення наших співробітників і впроваджуємо дедалі нові програми.

Завдяки рішучим діям Президента країни та Міністерства оборони нинішній рік став поворотним у нашій історії, бо на поліпшення якості ремонту та модернізації вітчизняної авіації були спрямовані значні кошти і державне замовлення лише для нашого підприємства перевищило 100 мільйонів гривень. Це допомогло нам не лише пережити наслідки арабської кризи, а й окреслити перспективи завдяки державній політиці. Так, на найближчі п'ять років планується стабільне інвестування і військової, і цивільної авіації.

Тож сьогодні наш завод продовжує працювати на повну силу, шукає нові замовлення й можливості для розвитку. Головне – постійно рухатися вперед!

– Попри те, що вітчизняна промисловість сьогодні переживає не найкращі часи, які вироб-

ничі плани маєте намір реалізувати в 2013 році?

– Згідно з рішенням Президента України про збільшення обсягів роботи та розвитку нашого підприємства заплановано цілу низку науково-



дослідних робіт з підвищення оборонної здатності країни. Так, ДП «ОАЗ» розпочало створення, що має тривати два роки, мобільної діагностичної лабораторії та вібростенду, які випускатиме серійно. Це дасть можливість підвищити якість оцінки технічного стану літаків і двигунів, продовжити ресурси авіаційної техніки.

Створена нашим заводом сільськогосподарська авіація України дасть змогу підвищити культуру обробки полів агропромислового комплексу, завдяки чому на третину збільшиться врожайність. А підприємство буде як мінімум на 15 років забезпечене роботою з виготовлення й сервісного обслуговування літаків типу «Фермер». Ці обсяги становитимуть близько 10–15 відсотків від загального показника виробництва.

Створення парку літаків-таксі на базі легкомоторного літака «У-1 Дельфін» гарантує нам завантаження ще на 20 відсотків.

Відчутного імпульсу збільшенню потужностей заводу надасть і реконструкція міжнародного аеропорту «Одеса». А вона без авіаційно-технічного комплексу з обслуговування літаків цивільної авіації *Airbus, Boeing*, Ан, Ту та інших за формами «А», «В», «С», «D» неефективна, тому й спланували і з 2013 року здійснимо реконструкцію підприємства зі створення необхідних потужностей, у тому числі й випробувальної станції авіадвигунів з тягою до 30 тонн, і цех сервісних послуг агрегатів для літаків цивільної авіації та інші.

Усе перераховане, на додаток до військових тем, гарантує нам найближчу перспективу щонайменше на 15 років. Отже, ми потужно розправляємо крила, маючи досвід і бажання. Вірю, що наше підприємство розвиватиметься й далі!