

СЕКЦІЯ «УКРАЇНОЗНАВСТВО»

УДК 621.908 (477.64)

Чумаченко О. А.

канд. іст. наук, доц. ЗНТУ

«МОТОР СІЧ»: МИНУЛЕ ТА СУЧАСНІСТЬ

Україна часів незалежності за своїм потенціалом авіаційної промисловості належить до тих держав світу, які мають повний цикл розроблення, виробництва та експлуатації авіаційної техніки. Однією з провідних складових цього процесу є галузь авіадвигунобудування. Як відомо, в Україні існує один центр цієї сфери авіаційної промисловості, а саме АТ «Мотор Січ» та Державне підприємство «ЗМКБ «Прогрес» імені академіка О. Г. Івченка, які посідають гідне місце у світі поруч з авіадвигунобудівними потужностями США («General Electric», «Pratt and Whitney»), Великобританії («Rolls-Royce») та Франції («Snecma»). У зв'язку з цим стає надзвичайно актуальним висвітлення історії становлення галузі авіадвигунобудування в м. Запоріжжі від минулого до сьогодення.

Завод засновано в 1907 р., профілем його виробництва стало сільськогосподарське машинобудування. Зі зміною власників у 1915 р. переходить на виробництво перших авіадвигунів («М-100»), а з остаточним установленням радянської влади в 1920 р. підприємство займалося виготовленням товарів народного споживання. Зі створенням у 1924 р. власного конструкторського бюро налагодили серійне виробництво двигунів М-6 та М-11. У 1930 р., користуючись конструкцією двигуна Бристоль «Юпітер-VI» за ліцензією фірми «Гном-Ром» (Франція), на заводі розробили двигун М-22. Його випускали до 1935 р. та встановлювали на 12 типах літаків військової та цивільної авіації. Протягом 1930 – 1933 рр. на базі двигуна М-11 створили сімейство двигунів ЗМ-11, М-51, М-48, М-49 для навчальної, спортивної та цивільної авіації. Новим щабелем розвитку стало проектування в 1935 р. двигуна М-58М для винищувача Іл-16, а також двигунів М-75, М-85, М-86, М-87, М-87Д. У 1938 р. за участі запорізьких конструкторів створено серійний двигун М-88, який з його модифікаціями (М-88Б, М-88Ф) став одним із чотирьох авіадвигунів, що запускали літальні апарати вітчизняної армії в часи Другої світової війни. З початком воєнних дій у м. Запоріжжі в 1941 р. завод евакуювали до м. Омська, тому з 1942 р. його ключовим завданням було забезпечення безперервного виготовлення двигунів М-88Б для бомбардувальників Іл-4 та торпедоносця Іл-4Т та двигунів АШ-82ФН для винищувачів Ла-5ФН та Ла-7 (з 1943 р.). Відновивши завод у м. Запоріжжі в 1944 р., уже з 1947 р. підприємство

повернулося до виробництва авіадвигунів для цивільної авіації (двигуни М-11ФР-1, АІ-26ГР, АІ-26В). У 1950-х рр. на підприємстві відбувся перехід від виробництва поршневих до газотурбінних двигунів. Перше покоління представлено турбореактивними двигунами англійського виробництва РД-45Ф і РД-500, які встановлювали на військових реактивних літаках. До другого належали турбогвинтові двигуни АІ-20 та АІ-24, що підіймали в небо як військово-транспортні, так і пасажирські літаки. У 1957 р. завдяки надійності та якості двигун АІ-20 замінив двигун НК-4 конструкції М. Д. Кузнецова, встановлений на Ан-10. Двигуни з поміркованим ступенем двоконтурності АІ-25 та модернізований на його базі АІ-25ТЛ були третім поколінням і застосовувалися для оснащення літаків цивільної авіації. До четвертого покоління належали двоконтурні двовальні та тривальні двигуни Д-36, Д-18Т, гелікоптерний Д-136, а також розроблений ДКБ ім. В. Я. Клімова ТВ3-117 для гелікоптерів, які встановлювали на літаках та гелікоптерах різних категорій. У 1994 р. завод з державного підприємства перетворено на акціонерне товариство, яке в 1999 р. отримало право на самостійний експорт продукції військового призначення. Двигуни, сконструйовані в 1990-х рр., продовжують випускати і в наш час. З 2010 р. одним з основних напрямів діяльності заводу є розроблення, виготовлення та подальша сертифікація гелікоптерної техніки. Першими отримали сертифікати Держававіаслужби України модернізовані гелікоптери Мі-8МСБ та Мі-2 з двигунами АІ-450М-Б. 16 квітня 2018 р. новий український гелікоптер МСБ-2 «Надія» (модернізація Мі-2) піднявся в небо. У січні 2019 р. продовжено сертифікаційні роботи щодо гелікоптерів МСБ-2 та МСБ-8 (на першому дослідному екземплярі встановлені двигуни ТВ3-117ВМА-СБМ1В та модернізований головний редуктор ВР-14МС).

До вересня 2014 р. підприємство забезпечувало двигунами 90 % гелікоптерів російського виробництва, що становило близько 40 % усього обсягу реалізації авіадвигунів у державі. Після припинення торгівельних відносин з Росією перед Україною постало завдання поглибити міжнародне співробітництво вітчизняних авіадвигунобудівних підприємств. Тільки за 2015 – 2016 рр. були підписані контракти з Туреччиною («Tusas Motor Sanayii A.S.»), Китаєм («Beijing Skyrizon Aviation Industry Investment») та США («L-3 Communications», «Raytheon»). У 2018 р. укладено твердий контракт на постачання 36 серійних авіаційних двигунів АІ-450С для Diamond Aircraft Industries (Австрія).

На сьогодні Україна опинилася в ситуації, коли при наявності власних потужних авіадвигуно- та літакобудівних підприємств власне виробництво літаків налагоджено тільки частково. Тому тема дослідження має не лише наукове значення, але й практичне застосування. Подібні дослідження

сприяють розумінню ситуації та пошуку шляхів вирішення актуальних проблем сучасності, в тому числі й розвитку авіадвигунобудування.