

ВИБОРЧА ПРОГРАМА

**кандидата на посаду начальника
Державного науково-дослідного інституту авіації
заслуженого діяча науки і техніки України,
лауреата Державної премії України в галузі науки і техніки
доктора технічних наук, професора
Харченка Олександра Володимировича**



Шановні колеги – наукові працівники Державного науково-дослідного інституту авіації! Сьогодні, відзначаючи 17-ту річницю з дня створення інституту, я можу впевнено заявити, що наша спільна багаторічна наукова і науково-технічна діяльність дозволила отримати знакові для держави результати. Вважаю, що є сенс згадати найбільш вагомі з них.

Насамперед, – це створення та практична реалізація національної системи підтримання справності і льотної придатності військової авіаційної техніки, за якою не здійснюється авторський нагляд. Зазначена система базується на розробленій законодавчій та нормативно-правовій базі, визначає розподіл відповідальності та встановлює єдиний порядок взаємодії її суб'єктів:

інституту – як Головної організації, що розробляє Програми досліджень та забезпечує їх науково-методичне супроводження;

авіаційних підприємств Державного концерну “Укроборонпром”, а також наукових установ Національної академії наук України та провідних авіаційних навчальних закладів, які забезпечують об'єктивну експертизу отриманих результатів, а також вирішення проблемних питань.

Зазначена система на протязі більш ніж 25 років існування підтвердила свою дієздатність та дозволила до цього часу забезпечити безпечну експлуатацію та використання за призначенням старіючого парку військової авіаційної техніки, що залишався у складі Збройних Сил України після розпаду СРСР. За роки функціонування системи було заощаджено колосальний фінансовий ресурс (близько 10 млрд. грн) за рахунок

впровадження нормативно-правових і організаційно-технічних заходів підтримання льотної придатності авіаційної техніки за межами встановлених її розробниками ресурсних показників.

В рамках зазначеної системи вдалося реалізувати замкнені науково, виробничо-технологічно, нормативно і методично забезпечені цикли ремонту та продовження строків служби і ресурсу авіаційної техніки державної авіації, переведення та супроводження її експлуатації за технічним станом.

Наступним кроком було розроблення та впровадження в практику повсякдення:

Концепції підтримання справності та бойового потенціалу авіаційної техніки авіації Повітряних Сил Збройних Сил України на період до 2030 року;

Концепції підтримання справності та розвитку авіаційних засобів ураження Збройних Сил України на період до 2025 року;

Концепції відновлення та підтримання справності компонентів авіаційних силових установок винищувачів типу Су-27 і МиГ-29 на період до 2035 року;

індивідуальних програм експлуатації парку авіаційної техніки Збройних Сил України (за типами) – нормативно-технічного базису забезпечення безпечної експлуатації авіаційної техніки державної авіації України, за якою не здійснюється авторський нагляд;

актуалізованої бази даних щодо “критичних” елементів конструкції по кожному типу авіаційної техніки з практичними пропозиціями щодо їх локалізації засобами контролю і діагностики;

нормативно-правових та науково-технічних засад щодо імпортозаміщення в авіабудуванні в контексті реалізації замкнених циклів розроблення і виробництва основних видів озброєння та військової техніки і досягнення повної незалежності виробництва від поставок комплектуючих та матеріалів із Російської Федерації;

програм модернізації основних типів літальних апаратів авіації Збройних Сил України, які визначають їх технічні обриси та варіанти –

фундаментальних документів технічної експлуатації та розвитку авіації Повітряних Сил Збройних Сил України.

Використання потенціалу зазначених стратегічних напрацювань Інституту дозволило тільки у 2021 році:

продовжити експлуатацію за межами встановлених ресурсних показників 10 літакам, 21 авіаційному двигуну, 8 вертольотам, 646 агрегатам, 1 комплекту бортового тренажерного комплексу учбово-тренувального літака Л-39М, 3 комплектам лопатей несучого гвинта вертольотів типу Ми-8МТ;

завершити освоєння дослідного ремонту вертольотів типу Ми-24 армійської авіації Сухопутних військ Збройних Сил України Публічним акціонерним товариством “МОТОР СІЧ” в якості дублювання;

завершити освоєння дослідного ремонту вертольотів типу Ка-27 авіації Військово-Морських Сил Збройних Сил України Державним підприємством “Конотопський авіаційний ремонтний завод “Авіакон”;

освоїти виготовлення деталей і запасних частин агрегатів, що входять до складу вертольотів типу Ми-8, Ми-8МТ(МТВ), Ми-24;

прийняти на постачання Збройних Сил України металеві лопаті несучого гвинта для вертольотів типу Ми-24;

прийняти на озброєння Збройних Сил України безпілотний авіаційний комплекс “Лелека-100” 1 класу “міні” (тактичні поля бою).

Шановні колеги! Цей важливий внесок у справу забезпечення обороноздатності та незалежності нашої Батьківщини одержано завдяки Вашій кропіткій та наполегливій праці, відповідальному ставленню та небайдужому відношенню до виконання своїх обов’язків. Зроблено немало, але час вимагає від нас більшого.

Справа в тому, що на сьогодні авіаційна техніка державної авіації України поступово наближається до критичної точки, обумовленою досягненням в період 2025 – 2030-х років граничного технічного стану більшістю літальних апаратів, за яким неможливо гарантувати безпечну їх експлуатацію.

Крім того, підтримання справності та збереження льотної придатності існуючої авіаційної техніки, окремо само по собі, не забезпечує в перспективі необхідний (заданий) рівень бойового потенціалу (потрібні спроможності) авіаційного парку Збройних Сил України та його боєздатність, в першу чергу, через моральне старіння техніки, її невідповідність сучасним вимогам збройної боротьби.

Забезпечення потрібних спроможностей авіації, її необхідного рівня бойового потенціалу є однією з актуальних проблем, від ефективного вирішення якої залежить боєздатність Збройних Сил України та воєнна безпека держави, місце та роль України в системі міжнародного військово-технічного співробітництва.

На сьогодні проблема розвитку (удосконалення та оновлення) парку авіаційної техніки авіації Збройних Сил України об'єктивно обумовлена неможливістю одночасного одномоментного переозброєння родів (видів) авіації на нову перспективну авіаційну техніку за причини, насамперед, фінансових обмежень, а також відсутністю в Україні замкнених циклів виробництва більшості зразків авіаційної техніки, зокрема, бойових літальних апаратів.

Зазначена проблема потребує виваженого всебічно обґрунтованого підходу до її розв'язання, заснованого на сучасному науково-методичному базисі теорії прийняття рішень, обумовленого обґрунтуванням раціонального розподілу обмежених ресурсів між модернізацію існуючих, розробленням власних та закупівлею закордонних зразків авіаційної техніки, визначенням оптимальної етапності заходів (робіт), їх тривалості та черговості виконання, залученням необхідних суб'єктів і розподілу робіт (завдань) між ними, оцінюванням можливих ризиків і створенням дієвої системи управління ними тощо.

Реалізація таких положень повинна базуватися на розробленні відповідної **стратегії** (як керівного документу), спрямованої на розв'язання проблеми технічного оновлення (переозброєння) авіації ЗС України на нову перспективну авіаційну техніку з метою забезпечення потрібних

спроможностей авіації Збройних Сил України, необхідного рівня її бойового потенціалу на довгострокову перспективу.

Метою стратегії є систематизоване викладення основних пріоритетів, шляхів та напрямів реалізації технічної політики (з визначенням етапів, строків, учасників, орієнтовних фінансових і матеріальних ресурсів тощо) щодо розвитку авіаційної техніки Збройних Сил України на період до 2035 року.

Паралельно з цим нам необхідно продовжити роботу щодо гармонізації системи вітчизняних нормативно-правових актів в сфері державної авіації з європейськими вимогами в рамках загальнодержавного процесу європейської та євроатлантичної інтеграції та продовжити реалізацію заходів щодо:

- розширення номенклатури озброєння за рахунок нових керованих високоточних засобів ураження;

- оснащення радіолокаційними (оптико-електронними) засобами спостереження, виявлення та прицілювання;

- удосконалення бортових засобів навігації, посадки та ідентифікації;

- впровадження сучасних цифрових засобів зв'язку, передачі даних та взаємодії з АСУ військами;

- встановлення сучасного бортового комплексу оборони.

Шановні колеги! Час ставить перед нами нові виклики, нові завдання.

Вважаю, що колектив Державного науково-дослідного інституту авіації як провідної науково-дослідної установи має всі можливості для їх успішного вирішення. Запорукою цьому є Ваші знання, досвід, творчий підхід, наполегливість і працьовитість. Я вірю в перспективу нашого Інституту як важливого елемента потужної, сучасної, ефективної та безпечної державної авіації України і розраховую на Вашу підтримку.

З повагою,

доктор технічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки

Олександр ХАРЧЕНКО