



**«ЗАПОРІЗЬКЕ МАШИНОБУДІВНЄ
КОНСТРУКТОРСЬКЕ БЮРО «ПРОГРЕС» ім.
академіка О. Івченка»**

(«Івченко-Прогрес») — державне підприємство у галузі авіаційного двигунобудування. Підпорядк. Мін-ву пром. політики України. Засн. 5 травня 1945 як ДКБ № 478 з розроблення нових і модернізації раніше створених авіац. двигунів серед. і малої потужності для цивіл. авіації, основу якого склали досвідчені спеціалісти заводу № 29 (нині Запоріж. моторобуд. завод — гол. структурна одиниця ВАТ «Мотор Січ») на чолі з **О. Івченком** (1945–68). Від 1966 — Запоріж. маш.-буд. КБ «Прогрес», 1994 присвоєно ім'я засн. і першого керівника. 1946 у ДКБ створ. дослід. зразок першого у світі поршн. двигуна повітр. охолодження спеціально для вертольотів М-26ГР (гелікоптер., редуктор.) потуж. 500 к. с. (1948 конструкторів О. Івченка, В. Лотарева та О. Анашкіна нагородж. Сталін. премією). 1947 після випробувань отримав індекс «АІ» і встановлювався на вертольотах Г-4, Б-5, Б-9, Б-10, Б-11, Як-100 (всього виготовлено бл. 30-ти дослід. вертольотів та 250 таких двигунів і його модифікацій — АІ-26ГРФ потуж. 550 к. с. та АІ-26ГРФЛ потуж. 575 к. с.). Більшість рад. дослід. та серій. вертольотів оснащено двигунами, спроектованими у запоріж. ДКБ № 478. 1948 розроблено унікал. двигун АІ-14, яким були оснащені літаки Як-12, Як-18 навч.-тренув. та бойового призначення (АІ-14Р потуж. 265 к. с.; серійно випущено понад 12 тис. літаків у СРСР, Польщі та Китаї, з них — бл. 8,5 од. із двигунами АІ-14; всього у цих країнах виготовлено понад 12,5 тис. двигунів АІ-14Р різних модифікацій), а також літак короткого зльоту і посадки Ан-14 («Бджілка»; серійно випущено 332 літаки). Цей двигун застосовують і донині на тисячах легких навч.-тренув., спорт.-пілотаж., адм. і с.-г. літаках й експлуатують у багатьох країнах світу. Вертоліт. варіант двигуна АІ-14В потуж. 255–280 к. с. встановлювали на судн. багатоцільові вертольоти Ка-15 і Ка-18 (всього виготовлено 465 машин та 1200 двигунів). Особливо плідно тоді підприємство співпрацювало із КБ ім. М. Міля, зокрема у короткі терміни розроблено двигун АІ-26В потуж. 575 к. с. (виготовлено понад 4 тис. од.; у Польщі випускався під маркою Lit-3) для вертольота Мі-1 (1953), який мав понад 10 модифікацій і будувався у СРСР та Польщі (всього збудовано 2691 вертоліт). 1957 створ. поршн. пусковий двигун АІ-2МК (серійно виготовлено понад 5 тис. од.) для запуску зазначених маршових двигунів. 1953 КБ розпочало роботи зі створення газотурбін. двигунів, зокрема виготовлено потуж. турбостартер ТС-12 (понад 2,5 тис. од.) для двигуна НК-12, яким оснащували літаки Ан-22, Ту-95, Ту-126,

Ту-142 та Ту-114. 1957 успішно проведено випробування першого вітчизн. одновального турбогвинт. двигуна АІ-20, розробленого колективом КБ (1960 відзначено Ленін. премією). Його модифікації потуж. 4000–5250 к. с. (всього виготовлено бл. 14 тис. од.) встановлено на пасажир. (Ан-10, Іл-18) та військ. призначення (Ан-8, Іл-20, Іл-22) літаках, а також експлуатуються й нині на Ан-12, Ан-32, Бе-12, Іл-38. 1958 для літаків Ан-24, Ан-26, Ан-30 розроблено турбогвинт. двигун АІ-24 потуж. 2550 к. с. (загалом випущено бл. 11 750 од. різних модифікацій). Для двох перших дослід. вертольотів В-8 (Мі-8) 1960 виготовлено 11 турбовальних двигунів АІ-24В потуж. 2000 к. с. На поч. 1960-х рр. розпочато розроблення двоконтур. двигунів, зокрема 1965 для пасажир. літака Як-40 створ. двовальний АІ-25 макс. тягою 1500 кгс (серійно виготовлено 6326 од.), який експлуатувався також на польсь. с.-г. літаку М-15. 1973 для чехослов. літаків L-39 створ. його модифікацію АІ-25ТЛ тягою 1720 кгс (випущено понад 5,1 тис. од., нині в експлуатації бл. 2650 двигунів у 37-ми країнах світу). Модифікація двигуна АІ-25ТЛК встановлюється на китай. літак JL-8 (в експлуатації понад 200 од.), а АІ-25ТЛ 300.11 — на безпілотні літал. апарати. 1971 для пасажир. літака Як-42 у КБ спроектовано перший в СРСР турбореактив. двоконтур. двигун Д-36 з великим ступенем двоконтурності і макс. тягою 6500 кгс, модифікації якого успішно експлуатуються на військ.-транспорт. і багатоцільових літаках Ан-72, Ан-74 та пасажир. Ан-74ТК-300 (випущено бл. 1700 таких двигунів, нині в експлуатації понад 720 од.). У серед. 1970-х рр. на його базі створ. найпотужніший та найекономніший на той час у світі двигун Д-136 потуж. 11 400 к. с. для військ.-транспорт. вертольота Мі-26 (виготовлено 945, в експлуатації бл. 400 двигунів). У 1960-х рр. КБ розробляло також допоміжні силові установки АІ-8, АІ-9, АІ-9В для цивіл. і військ. авіації (виготовлено бл. 13 тис., в експлуатації понад 7 тис. од.). У рамках військ.-тех. співробітництва країн-учасниць Ради екон. взаємодопомоги 1984 спроектовано турбореактив. двовальний двигун ДВ-2 макс. тягою 2200 кгс для чехослов. літака L-59 (від 1991 серійно випускався у Словаччині — 70 од.; встановлювався також на дослід. зразках рос. (Як-130) та китай. (L-15) виробництва). У 1-й пол. 1980-х рр. осн. зусилля підприємства спрямовано на створення турбореактив. двовального двигуна надвисокої тяги для стратег. військ.-транспорт. літака Ан-124 («Руслан»), в результаті чого розроблено потуж. двигун Д-18Т тягою 23 430 кгс, яким оснащено також найвантажопідйомніший у світі літак Ан-225 («Мрія»; серійно

виготовлено 251, в експлуатації 188 од.). 1985 створ. і випробувано перший у світі демонстрац. дослід. тривалий двигун Д-236Т (виготовлено 2 од. з метою відпрацювання проблем. питань, пов'язаних зі створенням двигунів гвинтовентилятор. схеми). На поч. 1990-х рр. колективом підприємства створ. унікал. турбогвинтовентилятор. двигун Д-27 макс. потуж. 14 000 к. с. (проходить льотні держ. випробування на літаку Ан-70). Нині проводяться підготовчі роботи щодо їхнього серій. виробництва, а також розробляється модифікація двигуна — АІ-127 потуж. 14 500 к. с., сімейство турбореактив. двигунів із надвисоким ступенем двоконтурності (бл. 13-ти) АІ-727 тягою 10 000–11 500 кгс для літаків Ан-148Т та МС-21. 1998 у серійне виробництво впроваджено двигун нового покоління Д-436 тягою 6400–8200 кгс, яким оснащені літак-амфібія Б-200 та літаки Ту-334 і Ан-148 (виготовляють на «Мотор Січі» та двох рос. підприємствах). У 2000-х рр. проводяться роботи щодо подальшого збільшення ресурсу та надійності серій. турбогвинт. двигунів ТВЗ-117ВМА-СБМ1 і допоміжних АІ9-3Б для літака Ан-140; розробляється сімейство турбореактив. двигунів АІ-222 тягою 2200–4500 кгс для сучас. навч.-бойових літаків (нині завершено льотні держ. випробування двигуна АІ-222-25 тягою 2500 кгс на літаку Як-130 і проводяться стенд. випробування його модифікації АІ-222-25Ф тягою 4200 кгс на форсаж. режимі для легких військ. літаків; установлює. серійна партія двигунів АІ-222-25 виготовляється в кооперації із ВАТ «Мотор Січ» та рос. підприємством «Салют»); створ. малорозмір. турбовальний двигун АІ-450 потуж. 465 к. с. для вертольота Ка-226 (дослідна партія виготовляється на «Мотор Січі»; проводиться підготовка серій. виробництва), на базі якого проектується модифікації — АІ-450М із заднім виводом вала (400 к. с.) для вертольота Мі-2М та АІ-450-2 (630–730 к. с.) для вертольотів типу «Ансат», а також турбогвинт. двигуни АІ-450С (400–465 к. с.) і АІ-450С-2 (630–730 к. с.) для легких літаків типу Як-18, Як-152, СМ-92Т, модифікації двоконтур. турбореактив. двигунів АІ-450БП (409 кгс) і АІ-450-2БП (560 кгс) для легких багатоцільових літаків і безпілот. літал. апаратів. Використовуючи досвід створення двигунів АІ-222-25, АІ-222-25Ф і Д-27, проектується турбореактив. двигун АІ-9500Ф, призначений для використання у складі силових установок легких бойових літаків. Для підвищення вантажопідйомності та ефективності транспорт. літака Ан-124-100 проводяться роботи зі створення модифікації двигуна Д-18Т серії 4 тягою 25 830 кгс; для модернізації навч.-тренув. літака L-39 та базі двигуна АІ-25ТЛ розроблено модифікацію АІ-25ТЛШ (введено бойовий режим підвищеної макс. тяги до 1850 кгс), що продовжить термін експлуатації літака на 10–15 р. (у грудні 2008 двигун пройшов держ. льотні випробування). Розроблені й апробовані ідеї, технології і матеріали застосовують не лише в нових перспектив. двигунах, а й при модифікації існуючих

серій. газотурбін. двигунів, що забезпечує нові можливості та якісні покращення характеристик літал. апаратів.

Окрім осн. напряму діяльності, у 1950-х рр. КБ розпочало розроблення двигунів та приводів для потреб нар. господарства: поршн. двигуни АІ-2 для бензопилки «Дружба» (виготовлено понад 3 млн од.), АІ-14РС (бл. 450 од.) для аеросаней «Севєр-2», Ка-30, судна на повітр. подушці «Райдуга», сімейство гоноч. двигунів «СІЧ» для водно-мотор. спорту тощо; на поч. 1960-х рр. — газотурбін. приводів на базі авіац. двигунів АІ-20 та АІ-24, які встановлювали на екраноплан СМ-6, судна «Буревісник», «Тайфун» та «Сормович». Їх також застосовували на пересув. електростанціях, газотурбонасос. та водонагрів. установках тощо. Допоміжну установку АІ-8 використовували для запуску газотурбін. приводів на мор. суднах «Кальмар», «Омар», «Касатка», «Мурена» і платформі-носієві на підвод. крилах вертольот. неkontakt. трапу ВНТ-1 (чимало з них експлуатуються й нині). На поч. 1970-х рр. на базі АІ-8 розроблено генератор інерт. газів ПІГ-4, що дозволило скоротити час гасіння підзем. пожеж на багатьох вугіл. шахтах, зокрема й в Польщі, Чехії та Словаччині, де й дотепер експлуатуються. Крім того, працівниками КБ створ. приводи (серійно виготовлено 670 од.) для бурових установок «Уралмаш» та для інтенсифікації видобутку нафти й газу. На підприємстві й нині широко проводяться роботи зі створення приводів індустр. призначення — 17 типів двигунів потуж. 0,5–25 МВт. Газотурбінні приводи сімейства Д-336 потуж. 4–10 МВт експлуатують у складі 116-ти газоперекачувал. агрегатів на бл. 40 компресор. та електр. станціях України, РФ, Білорусі, Азербайджану, Туркменістану, Узбекистану, Болгарії, Туреччини та Ірану (сумарне напруцювання усіх приводів перевищує 1,2 млн год.). У складі енергет. установок електростанцій у десятках країн працюють приводи потуж. 2,5 МВт, розроблені «Івченко-Прогресом», а їхні модифікації ГТП АІ-2500 нині набули широкого застосування в Україні та РФ. Серед остан. розробок підприємства — генератор інерт. газів АІ-19ПІГ для гасіння і локалізації пожеж у тунелях, кабел. підземел. мережах та ін. типах закритих приміщень (експлуатують у Пд. Кореї); газоперекачувал. агрегат АІ-45 потуж. 0,5–1 МВт, газотурбін. привід АІ-12Н потуж. 12 МВт, модуль камери згоряння електростанції потуж. 65 МВт. КБ тісно співпрацює з підприємствами «Мотор Січ» (Запоріжжя) та «Салют» (Москва), які виготовляють більшість двигунів, розроблених «Івченко-Прогресом». За документацією підприємства серійне будівництво двигунів здійснюють також заводи у Башкортостані, Татарстані, Словаччині, Ірані й експлуатують на літаках понад 50-ти авіакомпаній світу («Волга-Дніпро», «Авіалінії Антонова», «Енімекс», «Політ» та ін.). Соц. сфера: дошкіль. навч.-вихов. заклад «Прогрес», лікув.-оздоров. комплекс «Славутич» та база відпочинку «Прогрес» у

Запоріжжі; пансіонат «Жемчуг» у м. Приморськ Запоріз. обл. Кількість працівників (2010) — 3450 осіб. 1968–89

підприємство очолював В. Лотарев, 1989–2010 — Ф. Муравченко, від 2010 — І. Кравченко.
С. В. Дмитрієв

Фотоілюстрації



Бібліографічний опис:

Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» ім. академіка О. Івченка / С. В. Дмитрієв // Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.] ; НАН України, НТШ. — К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2010. — Режим доступу: <https://esu.com.ua/article-15428>

2001-2025 © Ця енциклопедична стаття захищена авторським правом згідно з чинним законодавством України ([докладніше](#)).