



Авіабудівник України



ГАЗЕТА ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ

№ 11 (267), червень 2018 року

Лист Голови Профспілки авіабудівників України до Президента України

Вельмишановний Петре Олексійовичу!

7 червня 2018 року з перевагою лише у два голоси Верховною Радою України було прийнято Закон «Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Французької Республіки щодо офіційної підтримки у створенні єдиної системи авіаційної безпеки та цивільного захисту в Україні» (реєстр. № 0189 від 04.06.2018).

Даний проект, ініційований Кабінетом Міністрів України, розглянуто Верховною Радою поспіхом, за скороченою процедурою, без належного обговорен-

ня можливих ризиків, з формальним проходженням Комітетів, без опрацювання і, тим більше, погодження з соціальними партнерами (не кажучи про громадськість).

Угода, що ратифікована цим Законом, передбачає отримання Україною від Французької сторони кредиту у сумі 475,0 млн. євро для закупівлі у французького постачальника Airbus Helicopters SAS вертольотів для поповнення вертолітного парку Держприкордонслужби, Національної поліції, Нацгвардії тощо.

Закінчення читайте на стор. 2

Президентом ДП «АНТОНОВ» призначено Олександра Донця

Наказом ДК «Укроборонпром» від 30 травня 2018 року Президентом ДП «АНТОНОВ» призначений **Донець Олександр Дмитрович**, який раніше займав посаду віце-Президента з виробництва ДП «АНТОНОВ» та в період з 21 до 30 травня тимчасово виконував обов'язки Президента ДП «АНТОНОВ».

В день 72-ї річниці від дня заснування підприємства, 31 травня 2018 року, Генеральний директор ДК «Укроборонпром» **Букін Павло Юрійович** привітав колектив підприємства та представив нового керівника.

О.Д. Донець в свою чергу подякував антонівцям та ДК «Укроборонпром» за довіру та висловив готовність до продовження плідної взаємодії задля вирішення ключових питань розвитку ДП «АНТОНОВ».

ДОВІДКОВО:

Донець Олександр Дмитрович народився 4 лютого 1966 року у місті Києві.

У 1988 році, закінчивши Київський інститут інженерів цивільної авіації (нині — Національний авіаційний університет) за спеціальністю «Технічна експлуата-



ція літальних апаратів», розпочав свою трудову діяльність на ДП «АНТОНОВ» на посаді інженера з експлуатації. Пройшов шлях до Головного інженера льотно-випробувальної та доводочної бази підприємства. В період з червня 2007 року по жовтень 2008 року очолював роботу Київського авіаційного заводу «Авіант». У 2014 році — Генеральний ди-

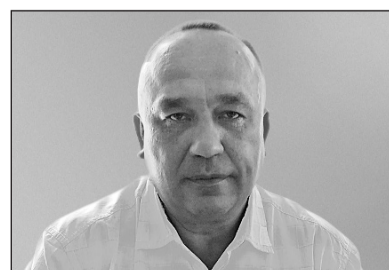
ректор Державного авіаційного підприємства «Україна». З вересня 2015 року по листопад 2016 року — Директор авіакомпанії, помічник директора ДП обслуговування повітряного руху України «УКРАЕРОРУХ». З грудня 2016 року — віце-Президент з виробництва ДП «АНТОНОВ».

Прес-служба ДП «АНТОНОВ»

На Харківському авіапідприємстві новий керівник

3 2 червня 2018 року виконуючим обов'язки Генерального директора Харківського державного авіаційного виробничого підприємства (ХДАВП) призначений **Задорожний Сергій Миколайович**, радник директора по літакобудуванню ДП «Харківський машинобудівний завод «ФЕД».

Відповідний наказ 1 червня 2018 року підписав Генеральний



В.о. генерального директора ХДАВП Сергій Задорожний

директор ДК «Укроборонпром» **Павло Букін**.

Степан Санагурський, який виконував обов'язки гендиректора ХДАВП з серпня минулого року, залишається першим заступником Генерального директора підприємства.

ДОВІДКОВО:

Сергій Задорожний народився 14.10.1963 року. Він вже був

Проект українського гелікоптера МСБ-8 від компанії «Мотор Січ»

Компанія «Мотор Січ» презентувала проект багатоцільового комерційного гелікоптера МСБ-8.



Фото: <http://uprom.info>

Багатоцільовий вертоліт МСБ-8 для комерційних задач спроектований за одновинтовою (класичною) схемою з кермовим гвинтом. Фюзеляж включає в себе носову (кабіну екіпажу) і центральну (вантажопасажирську кабінку) частину, хвостову та кінцеву балки. В передній частині кабіни екіпажу розташований відсік для розміщення метеорадіолокатора з люком із композитного матеріалу, що відкривається.

Несучий гвинт має 5 лопатей з композиційних матеріалів. Силова установка складається з двох двигунів ТВ3-117ВМА-СБМ1В 5 серії з електричною системою запуску. Двигуни встановлені перед головним редуктором.

Паливна система включає в себе 1 витратний бак за редукторним відсіком, 2 головних бака з лівого та правого борту фюзеляжу. Можливо використання додаткових баків. Вертоліт має простору вантажопасажирську кабінку (висота 1,8 м, ширина 2,34 м, довжина 5,34 м). З правого та лівого борту розташовані зсувні пасажирські двері. В задній частині розташовані ступки та рампа для завантаження та розвантаження вантажів.

ПРИЗНАЧЕННЯ ГЕЛІКОПТЕРА:

В залежності від складу цільового обладнання вертоліт може вирішувати широкий спектр комерційних задач:

- перевезення пасажирів;
- перевезення вантажів усередині вантажопасажирської кабіни та на зовнішньому підвіску;
- пошук та евакуація постраждалих в результаті надзвичайних ситуацій;

- нагальне перевезення хворих до медичних установ;
- надання медичної допомоги на борту вертольоту;
- гасіння пожежі;
- перевезення особливо важливих осіб.

ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ:

Макс. злітна маса, кг 15000
 Норм. злітна маса, кг 12500
 Маса порожнього, кг 7500
 Макс. навантаження усередині вантажопасажирської кабіни, кг 5000
 Макс. навантаження на зовнішньому підвіску, кг 6000
 Макс. швидкість, км/г 300
 Крейсерська швидкість, км/г 270
 Практична найвища точка, м 7500
 Дальність польоту, км — перегінна 1467
 — практична з макс. злітною масою на висоті 4000 м (з двома додатковими баками) 1035
 — практична з нормальною злітною масою на висоті 4000 м (з двома додатковими баками) 1230
 Кількість і тип двигунів 2 × ТВ3-117ВМА-СБМ1В 5 серії
 Потужність одного двигуна на злітному режимі, к.с. 2500
 Система запуску двигунів електрична.

Владислав ХРИСТОФОРОВ,
 редактор Національного промислового порталу

ОГОЛОШЕННЯ

9–12 жовтня 2018 р.
 у місті Києві
 заплановано проведення
XI Міжнародного авіакосмічного салону АВІАСВІТ – XXI

Лист Голови Профспілки авіабудівників України до Президента України

Закінчення. Початок на стор. 1

Привабливі, на думку авторів проекту Закону, відсотки кредиту не можуть відволікти від чіткого порозуміння, що погашення і кредиту, і відсотків по ньому, і страхових премій відбуватиметься за рахунок Державного бюджету країни. Більш того, придбання французьких вертольотів — лише частина величезних витрат, які планується здійснити з Державного бюджету, так як експлуатація та обслуговування такої техніки, підготовка пілотів тощо обійдеться державі в подальшому в 8–10 разів більше, ніж вартість самих вертольотів. До того ж доведеться будувати ангари для зберігання вертольотів, їх утримувати і обслуговувати, у той час як вітчизняні вертольоти цього не потребують.

З прикриття констатуємо, що таке рішення не відповідає національним інтересам, бо вже сьогодні в Україні підприємством АТ «Мотор Січ» налагоджено виробництво вертольотів аналогічного класу, при чому вартістю понад в 2 рази менше за вартість вертольотів Airbus.

Профспілка авіабудівників України вкрай стурбована такою перспективою, адже підписання та реалізація контрактів із постачання в Україну вертольотів Airbus, прямого конкурента українських підприємств, завдасть нищівного удару по українській авіабудівній промисловості і, найгірше, — призведе до скорочення працюючих в авіабудівній і багатьох суміжних з нею галузях, відтоку висококваліфікованих кадрів за кордон.

Ратифікована Парламентом Угода протиричить Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2022 року, нещодавно схваленій Урядом та фактично знищує вертольотобудування в Україні.

Профспілка авіабудівників чи не в кожному зверненні до Уряду, РНБОУ та інших органів влади наголошує на необхідності державної підтримки та державного замовлення для вітчизняних підприємств авіаційної промисловості — найбільш збереженої галузі, а нині найбільшої серед усіх наявних в Україні галузей машинобудування та ОПК!

Ми знаємо про французький досвід, коли ради збереження загрузки роботою своїх громадян (навіть не скорочення, а тільки загрузки) свого часу вони відмовились від закупки і на сьогодні кращого в своєму класі українського літака Ан-70 на користь ще тільки розроблюваного компанією Airbus літака А400М.

Свіжіший приклад — відмова Польщі від закупки французьких вертольотів.

Прикро визнавати, що хтось в нашій державі — власниці унікального авіаційного промислового комплексу, хоче субсидіювати Airbus, а не власне виробництво, своїми діями підриваючи і без того ослаблену економіку нашої країни.

Наполегливо просимо врахувати, що така діяльність, м'яко кажучи, не дуже сприймається в цивілізованих країнах, куди наша країна робить перші кроки. Нині відомо про рішення апеляційної інстанції Всесвітньої торгової організації (ВСО), яка у травні п. р. визнала субсидіювання державою діяльності авіабудівної компанії Airbus втручанням у ринкові

відносини та обмеженням інтересів її американського конкурента Boeing та, наразі, визначає механізми компенсації завданих збитків.

А хто відстоїть інтереси українських авіабудівників?

Організація серійного виробництва вертольотів в Україні дасть змогу не тільки зберегти, а й створити нові робочі місця, забезпечити роботою суміжні підприємства та галузі, збільшить доходи до бюджетів всіх рівнів, підвищить рівень заробітної плати та соціального забезпечення працівників, стане новим етапом розвитку українського промислового комплексу та економіки в цілому.

З огляду на викладене, закликаємо Вас, вельмишановний пане Президенте, скористатися своїм конституційним правом та накласти ВЕТО на вказаний Закон, прийнятий 7 червня 2018 року, за ради збереження багатотисячної галузі авіабудівників, за ради збереження в світі іміджу України, як передової індустріальної країни!

З великою повагою та шанобою
Голова Профспілки Я.В. Жугаєвич



ДП «АНТОНОВ» ВІДНОВЛЮЄ ВИРОБНИЦТВО ЛІТАКІВ АН-158

Українські авіабудівники відновлюють масштабну програму з виробництва літаків Ан-158, котра була фактично призупинена через розірвання співпраці з Росією. Про відновлення програми серійного виробництва повідомляє Військовий навігатор України з посиланням на новопризначеного керівника «Антонова», **Олександра Донця**.

Кілька останніх місяців колектив «Антонова» вимагав, щоби керівником 10-тисячного колективу поставили людину з їхньої галузі — і таки домогся свого. Новопризначений очільник держпідприємства поставив мету добудувати ці літаки.

«Для мене найголовніше зараз — це запустити серійне виробництво на нашому підприємстві. Ми впевнені, що майбутнє у нас світле, тут сумнівів немає», — заявив Олександр Донець.

На сьогодні у цехах «Антонова» стоять 10 планерів літака Ан-158. Деякі з них майже готові.

Літак Ан-158 — близькомагістральний пасажирський літак, продовження модельного ряду вантажного Ан-148. На сьогодні випустили 20 літаків для РФ та Куби. Сертифікований для перевезення 99 пасажирів на відстань до 2,5 тис. км або 86 пасажирів на 3,1 тис. км. Може літати вдень і вночі в будь-який час року в простих і складних метеоумовах.

Як уже повідомлялося, Україна та Туреччина спільно створять турбореактивний військово-транспортний літак Ан-188. Проект передбачає повну відповідність стандартам НАТО, як в частині обладнання, так і в питанні тактики застосування літака. **АУ**

Авиакластер «Мехатроника» знає студентів с діяльністю своїх учасників

Віюне т. г. в г. Харків на базі АО «ФЭД», ГП «ХМЗ «ФЭД», ГНПП «Объединение Коммунар», НТУ «ХПИ», НАУ «ХАИ» состоялось 3-х дневное совещание участников проекта АЕРО-UA, в рамках программы Horizon 2020 (Интеллигенция, Люксембург; Фраунгофер, Германия; Техпар, Польша; Манчестерский университет, Великобритания; Ивченко-Прогресс, ЧАО «ФЭД», УкрНИИИАТ, НАНУ, НАУ «ХАИ», Украина).

Учасники ознайомились с широко представленной презентацией кластера «Мехатроника». Посетили научно-производственный комплекс АО «ФЭД», технический кабинет ГП «ХМЗ «ФЭД», историко-научно-производственный комплекс ГНПП «Объединение Коммунар»; кафедру «Интегрированные технологии машиностроения им. М.Ф. Семко», Центр современных измерительных систем, Лабораторию сканирования и обратного инжиниринга, НТУ «ХПИ»; Укра-

инско-американскую фирму «Кода»; кафедры и научно-лабораторный комплекс НАУ «ХАИ». Проведены рабочие совещания по проектам «Автоматизация сборки», «Производственные соединения», «Производство авиакосмических конструкций из композитных материалов» и другие.

Расширение участия в программе Horizon 2020 является одним из приоритетов инновационного аэрокосмического кластера «Мехатроника». **АУ**

ИНТЕРВЬЮ ГАЗЕТЕ «ВРЕМЯ»

Виктор Попов: главная задача FEDa — перейти от переговорного процесса в контрактный

Недавно делегация харьковской компании FED (ЧАО «ФЭД») участвовала в работе авиасалона FIDAE-2018, проходившего в столице Чили городе Сантьяго. По возвращению мы встретились с председателем правления корпорации Виктором Поповым и поговорили о состоянии дел в мировом и украинском авиастроении, о сотрудничестве на мировых рынках, в том числе с европейскими странами и не только.

— Виктор Васильевич, как известно, на такие выставки приезжают и себя показать и других посмотреть. Так что же увидели и, главное, что удалось показать компании FED?

— Безусловно, цель сегодняшнего участия в подобных выставках, во-первых, расширение рынков нашей продукции — украинской и харьковской. Во-вторых, поиск новых партнеров для участия в авиационных и космических программах. Предыдущие рынки, российский и стран СНГ, по понятным причинам, от нас отрезаны. Нам даже сложно обговаривать на уровне Государственной службы экспортного контроля Украины перечень продукции гражданского и двойного назначения для Казахстана, Азербайджана, Беларуси, так как они входят в состав СНГ.

— И вы, продолжая работать с Китаем, обращаете внимание на страны Латинской Америки.

— Сегодня выставочная политика для активных игроков на авиационном рынке заключается в поиске новых партнеров не только для поставки деталей и оборудования, но и в участии в национальных программах стран, на территории которых проходят выставки, а также стран региона.

— В Чили?

— Авиасалон FIDAE-2018 — это Южноамериканская выставка. Она уже имеет свою историю и свои традиции. В следующем году примеру Сантьяго последует Мексика, запланировавшая свою авиакосмическую выставку — FAMEX-2019, на которую, кстати, мы уже получили приглашение. Подобные выставки планируют проводить Колумбия и Перу. Эти страны хотят вклиниться в график авиационных региональных выставок.

— В мире такая мода на авиацию?

— Да. Помните, мы говорили с вами в прошлом году, что «сегодня только ленивый не хочет заниматься авиацией». К примеру, недавний анализ шведских экспертов подтверждает, что страны G-20, которые считаются сегодня самыми успешными в экономическом плане, поддерживают свой высокий уровень, прежде всего, за счет производства и экспорта высокотехнологичной продукции. Это напрямую касается авиастроения и космической отрасли. Не как у нас, когда отчитываются, что доля сельского хозяйства в ВВП Украины растет.



Виктор Попов, председатель правления ЧАО «ФЭД»

— Разве это плохо? Прокормим себя сами.

— Да, но с другой стороны, у нас доля высокотехнологичной продукции уменьшается. Это путь не в группу развитых экономик, а наоборот, в когорту неразвитых стран.

— Но вернемся к авиасалону в Сантьяго.

Латиноамериканские перспективы

— Что удалось достичь в ходе переговоров в Чили?

— В Сантьяго за три дня мы провели девять встреч. В частности, встречались с Колумбийской авиационной корпорацией (CIAC), которая эксплуатирует и производит авиационную технику.

Встретились с Национальной авиационной компанией Чили (ENAER), с Бразильской авиастроительной компанией Embraer, с Испанской компанией Seneg Ingenieria y Sistemas SASE. Также обсудили с делегацией Мексиканской аэрокосмической и оборонной выставки FAMEX-2019 и наше возможное участие в ней.

— О чем, в общих чертах, шла речь?

— Главная задача — перейти от переговорного процесса в контрактный.

— Что удалось?

— Три встречи прошли очень результативно. Чилийская ENAER планирует модифицировать свой учебный самолет, хотят изменить крыло, менять двигатель. А с заменой двигателя меняется топливная система — это наша тема.

— И есть шансы?

— Более того, мы предлагали наш, запорожский двигатель, а модернизацию самолета проводить в рамках нашего аэрокосмического кластера «Мехатроника», с привлечением и «Мотор Січ», и даже ХАЗа, «начинять» самолет нашими агрегатами.

— Если так пойдет, то когда-нибудь и на бразильских Embraer появятся FEDовские агрегаты?

— Было бы неплохо, но до этого еще далеко. Мы встречались с вице-президентом компании Embraer. Они в Чили представили самолет Embraer KC-390 — практически, аналог Ан-178, один к одному.

— Бразильцы «срисовали» украинский самолет? Но ведь FED делает для него множество агрегатов, значит будут заказы?

— Это так, но также понятно, что в этот проект мы не попадем. Зато у Embraer есть проект пассажирского самолета, и договорились, что мы регистрируемся у них как поставщики, затем предоставим более расширенную информацию о наших возможностях, начнем обмен техническими специалистами.

— Все-все. Помолчим, чтобы не сглазить. Что было еще?

— Встреча с представителями аргентинской компании FADE. Они тоже хотят модернизировать свой самолет. У нас уже подписаны контракты на создание новой системы управления. Проект парафирован и готов для реализации, аргентинская сторона ждет финансирования.

— В Чили был и ГП «Антонов», продвигал свой Ан-132. Кстати, FED участвует в комплектации этого самолета?

— Конечно, порядка 60-ти агрегатов наши. Относительно «Антонова» могу сказать, что лидеру украинского авиастроения следует шире представлять свою продукцию. Сегодня нужен не просто маркетинг, а агрессивный маркетинг. Он подразумевает предложения покупателю полного спектра услуг по поставке и, самое главное, по ремонту и поддержке эксплуатации. В той же Латинской Америке много «АНов» стоят без сервисного обслуживания. Перуанцы, колумбийцы, мексиканцы готовы запустить их, самолет должен летать, приносить прибыль, а не стоять на приколе. Они говорят: ваши самолеты великолепны, сервис — никакой.

У других производителей наоборот: самолет не так хорош, дорог по цене и в эксплуатации, но сервис прекрасно отлажен. Вот и обращаются в Италию, Испанию, покупают их самолеты, а не наши.

— Но это проблемы «Антонова» и «Укроборонпрома».

— Хочется верить, что с прекращением чехарды со сменой руководства и приходом профессионалов, «Антонов» вернет себе позиции лидера мирового производителя транспортных самолетов.

Дорога на европейскую орбиту

— Несколько слов о сотрудничестве FEDa с европейскими странами?

— За 2017 год наше предприятие посетила 61 иностранная делегация из 22 стран, почти 6 делегаций в месяц, и не только из азиатского региона. Там нас ждут, а на европейском рынке переизбыток компаний точного машиностроения, но число наших партнеров среди европейских компаний.

Самое главное, в конце 2016 года компания FED выиграла тендер на разработку системы охлаждения (теплообменник) для европейского телекоммуникационного спутника. Его изготовляет крупнейший европейский производитель спутников франко-итальянская компания Thales Alenia Space.

Мы конкурировали с компаниями из США, Германии, Франции, прошли достаточно сложный отбор и аудит, проверки.

Данный теплообменник — это уникальная совместная разработка, пример кластерной работы ученых ХАИ и наших специалистов.

Также сегодня мы реализуем с «Мотор Січ» программу по модификации двигателя и пропеллера на немецком легком многоцелевом самолете Diamond DA42 Twin. Это

уже кооперационные связи с немецкими партнерами. Наша давнишняя цель — постепенный, шаг за шагом, выход на авиационно-космическую орбиту, на которой работают основные игроки рынка, начинает реализовываться.

— Выход на паритетных условиях или как «подсобные рабочие»?

— Паритет. Хотя первоначально, когда мы только начинали работать с другой немецкой компанией, я был готов работать с ними в любом качестве. Главное — у нас уже есть Европейская сертификация. Это — входной билет.

И вот сегодня — работа над европейским спутником «Thales Alenia Space». Этот серьезнейший космический проект уже на стадии окончательного выполнения, мы — в поставщиках первого уровня, не просто «резинки, гайки» и т.д.

— Справляетесь?

— Мы столкнулись с совершенно другим подходом со стороны заказчика. Это тестирование всей системы качества, всего персонала, до индивидуального исполнителя. Теперь уже весь наш персонал, начиная от рабочего, должен воспринимать такие жесткие требования европейских стандартов. Они сначала были непонятны. Одно дело, когда тебя сертифицируют по бумажке. При непосредственном выполнении контракта — совершенно другое, как знание иностранного языка — со словарем и свободное владение.

Не боги горшки обжигают

— Вы прошли все подготовительные этапы — цех, оборудование, обучение персонала. За счет инвестиций?

— Давайте по порядку. У нас есть контракт на разработку и поставку теплообменника. Для того, чтобы его выполнить в соответствии с требованиями, мы поняли, что должны построить отдельный цех. Он уже построен. Закупить отдельное оборудование. И оно уже закуплено — новейшее, отвечающее требованиям, необходимым для выполнения заказа.

Новый цех — это 800 кв. м новых производственных площадей: полный пул требований по чистоте, как в операционной и т.д. Все это за счет наших оборотных средств.

— Но это же обошлось в копейчку. А оборудование?

— За кредитные ресурсы швейцарских банков.

— Такой большой бизнес?

— Это — новый уровень сотрудничества. Этот проект — не столько приносит прибыль, сколько укрепляет имидж и репутацию нашей компании за рубежом. Не успели мы пройти первую стадию, как нам уже предложили подписать в августе второй контракт по изготовлению аналогичной системы охлаждения на второй вид спутника.

— То есть, FED прошел необходимую степень проверки на прочность, а компании из Евросоюза поверили в технические возможности предприятия?

— Да. Надеюсь, мы прочно вошли в эту европейскую систему кооперации.

Кадры решают все

— Как такие успехи сказываются на зарплате ваших специалистов?

— Смотрите, по данным Главного управления статистики в Харьковской области, в феврале месяце на промышленных предприятиях области средняя зарплата составляла 7129 грн., была большая текучка кадров. У нас тоже работники уходят, но уходят в Германию, в Израиль, в Японию. С этим надо считаться и как-то решать. Среднюю зарплату мы уже довели в марте до 20 тыс. грн. Но это не предел. Считаю, что если доведем ее до 1000 долларов (26 тыс. грн.), а такая программа на предприятии есть, то это значительно стабилизирует кадры.

Но, чтобы такая возможность появилась, надо бороться за новые контракты и ответственно и качественно выполнять уже имеющиеся договоры и соглашения.

Беседовал Виталий БУЛАТ, газета «Время»

КАДРИ ВОЛЧАНСЬКОГО АГРЕГАТНОГО ЗАВОДА

ИГОРЬ РЕПКА: ВСЕГДА В ИГРЕ

Он является тем уникальным спортсменом, который в качестве награды за победу был поднят вверх... вместе со стулом директором завода Александром Антоненко. А случилось это в далеком 2003 году, когда под эгидой корпорации «ФЭД» на базе областного спортивного профсоюзного «Украина», проходила первая летняя спартакиада на первенство научно-производственной корпорации «ФЭД». В ней участвовали ГП «ФЭД», ОАО «ВАЗ» и ЗАО «ПМЗ» (Первомайск). Соревнования проводились по девяти видам спорта: шашкам, шахматам, настольному теннису, армрестлингу, домино, мини-футболу, легкой атлетике, перетягиванию каната, гиревому спорту.



И наши спортсмены тут убедительно доказали всем, что они лучшие, заняв первое командное место. Хотя борьба в каждом виде шла нешуточная.

Так вот эпизод, о котором шла речь, случился во время игры в домино. А дело было так...

Домино в то время для федовцев было самым массовым и любимым видом спорта. А наши только начинали увлекаться им. Естественно, федовцы смотрели на волчан откровенно пренебрежительно, пообещав после соревнования в качестве утешительного приза подарить нашим... детское домино, мол, учитесь салаги. Но не тут то было. Наш директор как человек амбициозный в хорошем смысле этого слова, почувствовав все это, четко и недвусмысленно поставил перед нашими доминошниками задачу: «Ребята, только победа! Мы должны доказать, что мы можем все!» И ребята выкладывались на все сто. И вот финальная встреча

с федовцами. Первая партия позорно проиграна. Александр Антоненко выходит из помещения. Но наши собрались и вторую партию выигрывают.

И вот заключительная встреча. Вокруг столов собрались почти все

спортсмены и болельщики — накал был такой, что любая олимпиада позавидовала бы. Объявляется «рыба» — 100 на 90 не в нашу пользу. Переигровка. И тут волчане доказали, что они действительно могут все. Партия блестяще выиграна!

В порыве эмоций Александр Антоненко и поднимает Игоря Репку вместе со стулом. Триумф! Федовцы повержены.

Потом на счету Игоря было еще очень много побед, но эта запомнилась особенно.

А если уж быть формалистами, то цифры тут такие: за время работы спорторганизатором в цехе № 12, спортсмены цеха завоевали более ста раз кубок по различным видам заводских соревнований и 7 раз побеждали в спартакиаде. И, конечно, его заслуга тут как именно настоящего организатора немалая. Я часто наблюдаю за нашими спортсменами, вижу их эмоции, отношение к игре, к спорту вообще. Так вот у Игоря среди других спорторганизаторов наблюдается какая-то особенная страсть, он как бы всегда в игре вместе со своими то ли волейболистами, то ли футболистами. И может его энергетика и передается им, ведя к победам.

Да и сам он неплохой спортсмен. Разносторонний, почти универсальный.

Уже с пятого класса стал увлекаться лыжами и в этом году исполняется ровно 30 лет как он отдал предпочтение этому виду спорта. Естественно, принимал участие, защищая честь школы, в районных соревнованиях.

С 1987 года и по сей день, Игорь работает в цехе № 12 фрезеровщиком, в 1995 году стал спорторганизатором.

Примечательно, что кроме лыж, он также занимается гиревым спортом, шахматами. И довольно успешно. В его спортивной копилке более 30 медалей за призовые места в районных и заводских соревнованиях. И это, конечно, делает ему честь.

Игорь ЗАХАРОВ,
газета «ВАЗ-ИНФО»

Чергове навчання з питань охорони праці — відбулося

Відповідно до Плану роботи ЦК ПАУ на 2018 рік, пункту 10 Типового положення про порядок проведення навчання представників профспілок з питань охорони праці, затверджене постановою Президії ФПУ від 28.02.2013 № П-16-12 та на виконання п. 8.2.12. діючої Галузевої Угоди авіаційної промисловості України з 29 по 31 травня 2018 року було проведено навчання та перевірку знань з питань охорони праці громадських інспекторів праці та інших представників профспілок з питань охорони праці, у яких настав термін відповідного чергового навчання.

До загального списку осіб, для проходження навчання, було включено 6 осіб з ДП «МФ Артем», 8 з ДП «ДержККБ»Луч» і 26 з ДАХК «Артем».

Згідно з Планом лекційних занять перед слухачами виступили:

— **Горюн Тетяна Михайлівна** — завідділь технічної інспекції праці департаменту охорони праці апарату ФПУ по темі — зміст нормативних актів ФПУ, що регулюють діяльність представників профспілок з охорони праці. Форми та методи організації роботи представників профспілок з питань охорони праці. Повноваження та правові підстави для здійснення громадського контролю за законодавством з охорони праці. Основні завдання профспілок щодо вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства про охорону праці. Практика здійснення контролю представниками профспілок за дотриманням безпеки і умов праці. Основні управління ризиками. Функціонування СУОП на підприємстві.

— **Стовбун Анатолій Іванович** — доцент кафедри охорони праці ДІУЕВР по темі — порядок

проведення атестації робочих місць за умовами праці. Медичні огляди працівників підприємства. Надання першої домедичної допомоги потерпілим на виробництві у разі настання нещасного випадку.

— **Ліщинський Станіслав Миколайович** — завідділь охорони праці і здоров'я — головний технічний інспектор праці ВА ЦК ПАУ по темі — сучасний стан охорони праці в Україні і в галузі. Основні положення Кодексу законів про працю України щодо захисту прав працівників у сфері охорони праці. Роль і місце членів Профспілки у комісіях з розслідування нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві. Законодавство України про охорону праці. Останні зміни в законодавстві про охорону праці. Практика вирішення питань охорони праці через галузеві угоди, колективні договори (далі КД).

Формування розділу «Охорона праці» в галузевій угоді КД. Практичні заняття з перевірки стану охорони праці на виробництві по методу Елмері.

Слухачі залишилися задоволені лекціями та висловили подяку всім лекторам та адміністрації і профкомом ДАХК «Артем», а як побажання проводити таке навчання частіше.

Усім слухачам будуть вручені відповідні посвідчення.

Організатори навчання висловили надію, що всі хто пройшов навчання внесуть свій вклад в роботу по упередженню ризиків, здійснення профілактики, а загалом будуть тісно співпрацювати з службами охорони праці для забезпечення стану умов і безпеки праці на виробництві.

Станіслав ЛІЩИНСЬКИЙ,
головний технічний інспектор праці ВА ЦК ПАУ

ДНІ НАРОДЖЕННЯ У ЧЕРВНІ

3 ЧЕРВНЯ

МОСКВИТІНА
Інна Миколаївна

Член ЦК ПАУ

4 ЧЕРВНЯ

АРТЮХ
Роман
Володимирович

Директор «Південдіпрондіавіапром»

10 ЧЕРВНЯ

ТРУШ
Михайло Іванович

Голова ПО ПАУ в АТ «Мотор Січ»

10 ЧЕРВНЯ

СТЕПАНЕНКО
Анатолій Петрович

Директор ДП «Радіовимірювач»

12 ЧЕРВНЯ

АСВАРОВ
Гюльмагомед
Джумалудинович

Директор ЧАТЗ ХДАВП

14 ЧЕРВНЯ

СМАЛЬ
Станіслав
Миколайович

Почесний президент ДАХК «Артем»

14 ЧЕРВНЯ

ПОДРЕЗА
Сергій Михайлович

Заслужений працівник транспорту України

14 ЧЕРВНЯ

ФАЯЗОВА
Галина Миколаївна

Ветеран ПАУ

17 ЧЕРВНЯ

ПИДОРІЧ
Руслан
Олександрович

Секретар Запорізької міської ради

24 ЧЕРВНЯ

КЕЛЬІН
Олександр
Дмитрович

Голова ПО ПАУ на ДАХК «Артем»

24 ЧЕРВНЯ

ФАСОЛЯ
Олександр
Миколайович

Ветеран ПАУ

28 ЧЕРВНЯ

ІВАНОВ
Валерій Федорович

Корпорація «Українська авіабудівна компанія»

Друкується за інформацією управління справами виконавчого апарату Центрального Комітету ПАУ

Газета «Авіабудівник України»

Редакція може публікувати матеріали, не поділяючи точки зору автора. Відповідальність за достовірність інформації несуть автори. У разі передруку матеріалів посилання на газету «Авіабудівник України» обов'язкове. Відповіді на питання з листів до редакції ведуться тільки на сторінках газети. Матеріали не рецензуються і не повертаються. Газета видається з серпня 2006 року.

Засновник і видавець:
Профспілка авіабудівників України
Головний редактор:
Олександр Палій
Верстка:
Олександр Павленко
Відповідальний за випуск:
Олександр Палій

Поштова адреса редакції:
02002, м. Київ,
вул. Раїси Окіпної, 2, каб. 1205
Тел.: (044) 568-45-74,
факс: (044) 568-45-76
Електронна пошта редакції:
aviabudivnyk1@gmail.com

Видруковано в ТОВ «Мега-Поліграф»
м. Київ, вул. Марка Вовчка, 12/14
Виходить двічі на місяць
Наклад: 2 500 примірників
www.ukrprofavia.org.ua

Реєстраційне свідоцтво:
КВ 11645-516Р
від 15.08.2006 р.
Підписано до друку 22.06.2018 р.
Замовлення № 11

