ЄДНАЙМОСЯ І ШАНУЙМОСЯ, БО В СПІЛЬНОСТІ ТА ВЗАЄМОПОРОЗУМІННІ - НАША СИЛА!

Авіабудівник України

Громадсько-політична газета Профспілки авіабудівників України № 15, жовтень 2007 року

Брутальний “наїзд”

АНТК ім. Антонова загрожує атака рейдерів

Трудовий колектив АНТК імені О.К. Антонова впевнений, що нещодавні спроби певних сил інакше як рейдерство, не назвеш, адже за спиною працівників, які не один рік віддали для примноження та розвитку науково-технічної бази авіабудування, намагаються протягти новий Статут підприємства. Саме завдяки цьому документу передбачається реалізація намірів рейдерів по зміні керівництва підприємства. Робітники вважають, що це – крок до повного знищення підприємства та авіабудівної галузі України в цілому. Працівники підприємства висловлюють повну підтримку діям керівництва АНТК та Генерального конструктора **Д.С. Ківи.**

“2 жовтня 2007 року трудовому колективу АНТК ім. О.К. Антонова стало відомо про окреме доручення Кабінету Міністрів України Міністру промислової політики України про негайне затвердження нового Статуту АНТК ім. О.К. Антонова та, відповідно, заміни керівництва.

Своїми діями Кабінет Міністрів України знехтував судові заборони будь-кому вносити зміни в Статут підприємства без згоди трудового колективу.

Статут підприємства – закон, по якому має жити та працювати трудовий колектив, не може нав’язуватися без його відома з порушенням законодавства України, відповідно до вказівок окремих посадових осіб, а можливо і злісного задуму знищити флагман українського літакобудування – АНТК ім. О.К. Антонова.” – говориться в останньому зверненні трудового колективу підприємства, адресованого Президенту України В. Ющенку.

Однак, у трудового колективу є право на управління підприємством. Він має право знати, яке майбутнє очікує його рідне підприємство, хто буде ним управляти. Питання майбутнього АТНК імені Антонова — це питання загальнодержавного значення. Навіщо проводити якісь зміни на підприємстві, яке стабільно працює? Чому це робиться всупереч рішенням судів України, чому нікого з чиновників не цікавить думка трудового колективу? Відповідей на ці питання колективу підприємства урядовці не дають. Робітникам доводиться вже втретє звертатися до керівництва держави з проханням про допомогу. Під останнім зверненням підписалося понад 3,5 тис працівників.

Редакція “АУ“ звернулася до голови ПО ПАУ на АНТК імені О.К. Антонова Валерія Буслаєва з проханням прокоментувати події навколо підприємства. Читайте про це у наступному номері газети.

Авиапром укрепляет дружбу России и Украины

Во второй половине сентября состоялась презентация Меморандума о взаимопонимании по развитию сотрудничества в области транспортной рамповой и пассажирской авиатехники, подписаного на МАКС-2007 в ходе встречи представителей ДАК “Авиация Украины” и российской Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК). **Подробнее об этом — на с. 3**

Олег Шевченко

>>> тривога

Єдиний боржник по зарплаті

Профспілка авіабудівників України нараховує сьогодні майже 70 тисяч працівників. На даний момент тільки на одному з підприємств галузі – Державному підприємстві „Феодосійський науково-дослідний інститут аеропружних систем” (ДП ”НДІ АПС”) – існує заборгованість із виплати заробітної плати. Заборгованість на підприємстві виникла ще в лютому 2005 року. На 1 жовтня вона склала 2,7 млн грн., що становить в середньому 8736,22 грн на одного працюючого. Після перевірки робочої групи у складі працівників Мінпромполітики та ЦК ПАУ, яка відбулася у червні цього року, керівнику підприємства був визначений термін для усунення недоліків, виявлених під час перевірки, в тому числі – до 1 серпня 2007 року погасити існуючу заборгованість. Але до цього часу зобов’я-зання керівника підприємства **Ніколаєва П.М.** щодо погашення заборгованості не виконано.

Звертаємо увагу Мінпромполітики України щодо необхідності вжиття заходів, направлених на вирішення питань з погашення існуючої заборгованості.

Ольга СМЕТАНІНА,
зав. відділу ВА ЦК ПАУ

>>> інтерв’ю

О положении на ХГАПП

На страницах газеты мы уже информировали читателей о том, что благодаря, в том числе, и позиции ЦК ПАУ и ПО ПАУ на **Харьковском государственном авиационном производственном предприятии (ХГАПП),** Правительство и отраслевое Министерство обратили, наконец-то, внимание и начали постепенно решать проблемы предприятия.

Как же развивается ситуация сейчас? “Авіабудівник України” обратился по этому поводу к председателю ПО ПАУ на Харьковском государственном авиационном производственном предприятии **Михаилу Погорелову** с просьбой рассказать о положении дел на заводе. **Об этом читайте на с.2.**

В Мінпромполітики

Напередодні Дня машинобудівника у Міністерстві промислової політики України відбулася прес-конференція Міністра Анатолія Головка.

Міністр повідомив, що нещодавно колегія Мінпромполітики України ухвалила за основу Концепцію розвитку промисловості України, в якій велика увага приділяється машинобудуванню. Сьогодні в сфері машинобудування задіяно біля 25 % потенціалу усієї промисловості України — 31 616 промислових підприємств з загальною кількістю працюючих понад 3412,9 тисяч чоловік.

Останніми роками машинобудівний комплекс України розвивається прискореними темпами. Так, за підсумками 2006 року доля машинобудівної продукції в загальних обсягах промислового виробництва в Україні становила 12,9%, при цьому приріст виробництва у промисловості дорівнює 6,2%, що вдвічі перевищує показники 2005р.

У машинобудівному комплексі стабільно протягом останніх 12 місяців зростають обсяги виробництва, в порівнянні із відповідним періодом минулого року вони становлять 123,3%.

Щодо перспектив літакобудування — читайте інтерв’ю з Міністром на с.2.

<<< из первых уст

Михаил Погорелов: Надо производить самолеты

Интервью с председателем ПО ПАУ на ХГАПП

Михаил Васильевич, какова ситуация с выплатой зарплаты на сегодняшний день? На Ваш взгляд, будут ли задержки с выплатами после выборов?

Ситуация на предприятии стабилизировалась, всем шести тысячам работников завода выплатили за 3,5 месяца задолженность по заработной плате. С будущими выборами я никак не связываю это событие. Мне думается, что выборы здесь ни при чем - все зависит от ситуации на заводе и в отрасли, от нас самих, от нашей работы. По поводу выплаты зарплаты трудовой коллектив обращался в разные инстанции, вплоть до Министра промполитики А. Головко, Вице-премьер-министра А. Клюева и даже к Премьер-министру Украины В. Януковичу. Не исключаю, что следствием этого стало погашение долгов по заработной плате за 3,5 месяца.

Чем быстрее предприятие получит надлежащее количество заказов, тем скорее снимется эта проблема, и стабильные выплаты заработной платы будут гарантированы.

Все ли, на Ваш взгляд, делается необходимое со стороны Правительства и отраслевого Министерства для решения проблем завода?

Правительство и отраслевое Министерство считают, что делают все для нас, а мы думаем, что делается мало. Иногда кажется, что предприятие, трудовой коллектив брошены на произвол судьбы. Руководству предприятия понадобился не один месяц, чтобы достучаться до Правительства и как-то переломить ситуацию к лучшему.

Хочется верить, что активные действия руководства недавно созданного концерна "Авіація України" и в первую очередь его генерального директора Шевченко О.С. по поддержке завода не ситуативны, а найдут продолжение в дальнейшем развитии отрасли, а следовательно и нашего предприятия.

Смогут ли существенно на подъем завода повлиять существующие заказы на производство Ан-148? Каково участие завода в реализации этих заказов?

Ан-148 в тех объемах, которые нам даны, завод не прокормят. Нам необходимо производить самолеты, а не агрегаты для самолетов, мы не должны перейти на подобие ремонтной мастерской — это не нормально для авиационного завода.

Інтерв'ю з Міністром промполітики

Анатолію Івановичу, нещодавно завершив свою роботу авіасалон МАКС-2007. На ньому, зокрема, була представлена експозиція українських авіабудівних підприємств. Що корисного Україна отримала для себе, і яка, на Вашу думку, у зв'язку з цією подією, перспектива авіабудівної галузі нашої країни?

На МАКС-2007 було підписано протокол про співробітництво між Концерном "Авіація України" та Російською об'єднаною авіаційною корпорацією, яка займається виробництвом та експлуатацією авіаційної техніки. Тому маю зазначити, що ми працюємо і будемо у цьому питанні працювати спільно з Росією.

Також варто сказати, що держава приділяє авіабудівній галузі велике значення. Що ми змогли зробити у цьому році? Було створено Концерн "Авіація України". Ви знаєте, що до цього була корпорація, а це така форма, яка для України ще достатньо незрозуміла. А Державний концерн – це вертикально інтегрована компанія, яка об'єднує сьогодні десять підприємств. Згодом до концерну, можливо, буде входити більше чи менше підприємств, - це вже другорядне питання. В цьому році в бюджеті країни виділено 250 млн грн.

Завершена розробка літака Ан-148, який демонструвався як на МАКС-2007, так і на "Ле Бурже". У цього літака дуже велика перспектива. Він має добрі показники завдяки тому, що після розпаду СРСР нам вдалося зберегти весь конструкторський потенціал.

Ми маємо напрацювання інших модифікацій Ан-148 та літаків, які будуть використовуватись, як транспортні літаки. Нещодавно ми проводили колегію Міністерства, і під час її роботи окремо стояло питання про валідацію літака Ан-148, і те, що доповідали під час розгляду даного питання, і ті рішення, що були ухвалені, вважаю, будуть поштовхом для того, щоб ми почали серійно випускати цю машину. Для цього створені всі умови. Так, наприклад, в проекті Бюджету на 2008 рік виділяється вже близько 1,3 млрд грн. для того, щоб літаки будувались як для нашої держави, так і для інших країн. Продовжуючи цю тему, хотів би зазначити, що Ан-148 буде вироблятися у м. Воронежі, випуск цього літака буде спільним з Росією. Це дозволить у найближчий час підняти і модернізувати заводи – і Харківський і "Авіант".

Тому ті, хто говорить, що авіації України скоро не буде – це "сміливі" люди, які не розуміють, що у нас не так вже й багато того, що має бути гордістю України. Авіабудування України має розвиватися. Ми маємо для цього відповідну школу. Ми маємо передові позиції – адже досі немає кращого в світі транспортного літака, ніж Ан-124.

Програма авіабудівництва буде відновлена і ми будемо спільно з Росією, можливо з Китаєм або з іншими країнами, будувати наші літаки.

Ви згадали про Харківський авіаційний завод. Яка позиція Уряду та Міністерства щодо порятунку заводу?

Про ситуацію з Харківським авіаційним заводом знають всі присутні представники ЗМІ, тому я повторюватися не буду. Як казав один український політик: "Маємо, що маємо".

Що ми зробили в цьому напрямку на сьогоднішній день? В першу чергу ми займаємось тим, щоб забезпечити належну загрузку підприємства на наступний рік. На жаль, ми маємо ще не повну загрузку, але бачимо перспективи. По-друге, Уряд пішов на те, щоб компенсувати частину платежів по кредитам для цього заводу. І на сьогоднішній день (20 вересня 2007р. – Ред.) вже перераховано 28 млн грн в погашення відсотків по кредитам *(по старим кредитним угодам – ред.)*.

Ми проводили декілька нарад і розглядали в цілому роботу даного підприємства спільно з ДАК "Авіація України". Наш висновок один – потенціал у цього підприємства є. Важливо, щоб керівний склад трудового колективу, який бачив, що відбувається на заводі, а не стільки робітники, які працюють на станках, адекватно реагував на це. Тому сьогодні поставлена робота таким чином, що відновлюється економіка підприємства, відновлюються поняття "замовлення", а щоб ці замовлення приносили прибутки, необхідна злагоджена робота всього трудового колективу, його керівників, і тільки тоді підприємство зможе працювати. Все, що необхідно від Уряду, від Міністерства, ми, вважаю, робимо, так зокрема, розпочато погашення боргів із виплати заробітної плати по підприємству. Хоча в цілому на підприємстві ситуація важка, вона погіршується ще й тим, що замовлення, що були зроблені раніше, і які б мали бути виконані ще три роки тому, до цього часу не реалізовані. Це головна проблема країни – невиконання замовлень призводить до недовіри з боку покупців.

У Харківського державного авіабудівного виробничого заводу є майбутнє, і він буде працювати.

Записав
Олександр ПАЛІЙ

<<< подія

Головне — трудовий потенціал

20 вересня 2007 року у Києві відбувся II Всеукраїнський форум "Збереження і розвиток трудового потенціалу України".

Серед 2500 учасників – представників урядових структур і наукових кіл, керівників підприємств і установ, громадських організацій тощо. У форумі взяли участь близько 400 представників профспілок, у т.ч. і Профспілки авіабудівників України.

Відкрив засідання і виступив із доповіддю Міністр економіки України, Голова УСПП **Анатолій Кінах**. У виступах Голови ФПУ **Олександра Юркіна**, а також у подальших виступах звучала тривога щодо критичного стану збереження, відтворення і подальшого розвитку трудового потенціалу країни. Так, рівень зайнятості в Україні складає зараз всього 58%, серед працюючих, як це не парадоксально - значна частка є бідними. Старіє населення, старіє і робоча сила – більше половини її старше 40 років. Тільки за офіційними даними, на закордонних заробітках знаходиться близько 3 млн. громадян України.

Вже сьогодні існує дефіцит трудових, в першу чергу робітничих, ресурсів, а в найближчі роки він може досягти майже 50%. Згадана проблема має місце і на підприємствах нашої авіабудівної галузі.

Проаналізувавши стан трудових ресурсів України, здоров'я економічно активного населення та перспектив і необхідних заходів для розвитку, учасники засідання прийняли резолюцію і звернення до Президента, Уряду та Верховної Ради України з пропозицією схвалити розроблену Концепцію загальнодержавної комплексної програми "Збереження і розвиток трудового потенціалу України на 2008-2017 роки", розробити цю програму і прийняти Верховною Радою, як Закон України.

Юрій ЄФРЕМОВ,
Заступник Голови ПАУ

ОГОЛОШЕННЯ

Шановні читачі! З метою оптимізації роботи з розповсюдження газети, починаючи з жовтня цього року, редакція газети "Авіабудівник України" буде здійснювати доставку видання через ДП "Преса".

бліц-інтерв'ю

Враження від МАКС-2007

У попередніх випусках газети ми обіцяли надати слово учасникам міжнародного авіасалону МАКС-2007 – представникам Профспілки авіабудівників України. Отже, своїми враженнями діляться з нами Голова ПАУ Ярема Жугаєвич, голова ПО ПАУ в ДП "КАЗ" Микола Галиш, голова ПО ПАУ на АНТК імені О.К. Антонова Валерій Буслаєв.

Ярема Жугаєвич:

І у цьому році на Міжнародному авіасалоні "МАКС-2007" українські підприємства представили свої вироби. Приємно, що продовжується традиція відвідання авіасалону також і представниками профспілкових організацій. Тому що, коли на виставці присутні представники трудового колективу, зовсім інша реакція наших партнерів і потенційних замовників. Адже, якщо присутній представник трудового колективу, значить на підприємстві нормальна соціально-економічна ситуація.

Загалом МАКС я оцінюю як один з кращих авіасалонів в світі в контексті демонстрації авіаційної техніки, зокрема досить ефектною є програма повітряної демонстрації авіатехніки. Я гордий від того, що добре себе продемонстрував наш Ан-148, сьогодні єдина машина такого класу на території СНД. Хотілося б, щоб якомога швидше було розпочато її серійне виробництво.

Приємно, що осторонь цієї важливої події не залишаються профспілкові організації не тільки України, але й Росії. Зокрема, представники Роспрофавіа, користуючись нагодою, привітали ті трудові колективи російської галузі, які отримали найвищі соціально-економічні показники. Російські колеги роблять добру справу, приємно, що наш досвід приносить користь колегам. У нас така традиція була започаткована ще у 1996 році.

Великий позитив цьогорічного авіасалону – присутність Прем'єр-міністра України **Віктора Януковича**. Його присутність продемонструвала, що держава дійсно опікується авіабудівною галуззю і не збирається залишатися осторонь. Навряд чи без підтримки держави можуть ефективно працювати підприємства галузі. Така практика існує у всьому світі. Крім того, завдяки його присутності, експозицію українських підприємств відвідав і Президент Росії **Володимир Путін.**

Не можна не сказати й про недоліки. Навіть деякі ЗМІ звернули увагу на те, що "українці ніяк не можуть зібратися до купи". Підприємства галузі, які брали участь у виставці, були розміщені порізно. Крім того, варто зрозуміти, що коли вирушаєш на виставку такого рівня, то не можна шкодувати коштів, адже необхідно виглядати достойно. Прикро, але деякі підприємства-учасники авіасалону працювали в умовах, не зовсім прийнятних для належної роботи. Хоча, це питання варто віднести як до організаторів виставки, так і до кожного учасника. Все ж таки, варто набагато серйозніше ставитися до участі в подібних заходах.

Не можу не сказати про наболіле. Напередодні авіасалону я спілкувався з працівниками Мінпромполітики України. І з боку представників Міністерства я не помітив великого бажання бути присутніми на цій виставці. Міністерству варто наступного року краще готуватися до виставки і безпосередньо приймати у ній участь. Без сумніву, що коли на подібному заході міжнародного рівня присутні високопосадовці держави, це позитивно впливає на результати участі наших підприємств.

Валерий Буслаев:

По сравнению с прошлым годом много новой техники я не увидел на МАКС-2007. Конечно же, наша машина – Ан-148 - выглядела новинкой, возле нее находилось постоянно много посетителей. Наше предприятие на авиасалоне получило первое место по интерьеру самолета. Начальник КО 10 от организаторов выставки получил награду за лучший интерьер. Также по итогам выставки получен четкий заказ на 34 машины, которые в ближайшие 3-4 года должен произвести Воронежский завод.

Кстати, следует сказать, что одним из обвинений ГлавКРУ в адрес АНТК является то, что мы передали техническую документацию "вражескому государству" на изготовление Ан-148 и нанесли непоправимый ущерб государству. Но при этом никто не принимает в расчет то, что с каждой проданной серийной машины АНТК им О.К. Антонова получит 7-8% роялти. И этих доходов с лихвой будет хватать, чтобы рассчитаться с Бюджетом Украины и еще иметь при этом свою прибыль.

Другие страны выставили много старых машин, например, американцы - Б-52 – грозную летающую крепость, которая, конечно, поражает.

В целом могу сказать, что в прошлом году организация выставки была немножко хуже. Удивил нас Ту-144, который был выставлен на обозрение. От трапа самолета выстроилась очередь, словно в мавзолей Ленина, - настолько много желающих было ее посмотреть. Я осмотрел Конкорд, типовую машину. Она, конечно же, впечатляет. Когда к ней подходишь, создается ощущение, что рядом с тобой хищная и в то же время захватывающая дух птица.

В Шале были выставлены экспозиции наших предприятий – "Мотор Сич", "ФЭД", других.

То, что наши машины выглядели достойно, это – несомненно.

Полеты Ан-148 наблюдали с особым вниманием представители Индии, Пакистана, других стран.

Микола Галиш:

На мене справило приємне враження під час авіасалону МАКС-2007 те, що Україна змогла продемонструвати новий літак Ан-148, який є сьогодні конкурентоспроможним на світовому ринку. У перший день авіасалону був укладений контракт на серійне виробництво даних літаків. Так, міністр транспорту Росії зазначив, що ці літаки вже у 2008-2009 роках будуть використовуватися активно на російських авіалініях.

Авиапром укрепляет дружбу России и Украины

Во второй половине сентября состоялась презентация Меморандума о взаимопонимании по развитию сотрудничества в области транспортной рамповой и пассажирской техники, подписаного на МАКС-2007 в ходе встречи представителей ДАК "Авиация Украины" и российской Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК).

Дмитрий Кива

Презентация программ серийного производства самолетов началась с визита совместной делегации ОАК во главе с членом правления ОАК, генеральным директором ОАО «Авиационный комплекс (АК) им. С.В. Ильюшина» **Виктором Ливановым** и ДАК "Авиация Украины" во главе с генеральным директором – председателем Правления **Олегом Шевченко** на ХГАПП и завершилась в Киеве на АНТК имени О.К. Антонова и заводе "Авиант".

В ходе визита руководители авиаобъединений двух стран ознакомились с положением дел по кооперации в производстве Ан-140 на ХГАПП и Самарском авиационном заводе "АВИАКОР", серийного выпуска самолетов Ан-74.

В Киеве делегация продолжила свою работу на базе предприятий КиГАЗ "Авиант" и АНТК имени О.К. Антонова, где представители российско-украинской делегации были ознакомлены с производственными подразделениями, рассмотрели вопросы сотрудничества по программам Ан-148, Ан-38, Ан-70 и А-124.

Для представителей российских и украинских СМИ также была организована соответствующая экскурсионная программа. В ходе осмотра производственных подразделений авиапредприятий в Киеве генеральный директор КиГАЗ "Авиант" **Александр Донец** и генеральный конструктор АНТК имени О.К. Антонова **Дмитрий Кива** ответили на многочисленные вопросы журналистов.

Завершился визит делегации проведением пресс-конференции. На ней **Олег Шевченко** и **Виктор Ливанов**, член правления ОАК, генеральный директор ОАО «Авиационный комплекс (АК) им. С.В. Ильюшина» презентовали Меморандум.

Документ предполагает, что стороны договорились о сотрудничестве в осуществлении совместного коммерческого проекта по восстановлению и модернизации транспортных самолетов сверхтяжелого класса (Ан-124). Предполагается восстановление их серийного производства. Также предусматривается совместная разработка стратегии позиционирования тяжелых транспортных самолетов Ил-76 и Ан-70, обсуждение возможности кооперации онного производства самолета Ан-70.

Александр Донец

Стороны также подтвердили свои намерения относительно необходимости совместного производства самолета Ан-148.

При этом сборочные линии, центры по их техническому обслуживанию, ремонту и сопровождению в эксплуатации будут организованы в обеих странах. Также Украина и Россия договорились о создании единого центра продаж самолетов.

Стороны договорились о совместном участии в разработке перспективного российского самолета МС-21.

Под конец пресс-конференции Председатель ПАУ **Ярема Жугаевич** сообщил журналистам, что традиционно в Профсоюзе авиастроителей подводятся итоги работы предприятий. И в прошлом квартале текущего года победителем рейтинга стал АНТК имени О.К. Антонова. В связи с этим **Ярема Жугаевич** вручил руководителю АНТК **Дмитрию Киве** соответствующий Диплом. Это событие было встречено бурными аплодисментами присутствующих.

Сторінку підготував
Олександр ПАЛІЙ

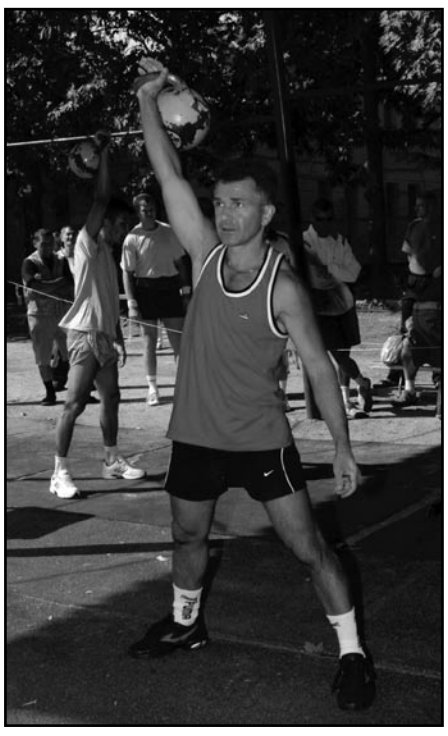
репортаж

Укрпрофавіа – бронзовий призер!

(продовження, початок читайте в "АУ" №14)

Безпосередньо змагання почалися після урочистого відкриття Спартакіади. Парад команд-учасниць вітали члени оргкомітету Спартакіади та гості Спартакіади, серед них: **М. Ципло** – Голова Центральної Ради ФСТ "Україна", **І. Чумаченко** – керівник управління з гуманітарних питань ФПУ, також з вітальним словом до учасників звернувся **О. Жданов** – директор ДП "ХМЗ "ФЕД", Герой України, **В. Тиндік**, заступник Голови ПАУ, голова ПО ПАУ в ДП "ХМЗ "ФЕД".

Після вітальних промов настала кульмінаційна мить – запалення Олімпійського вогню XIV Всеукраїнської міжгалузевої Спартакіади трудящих! Цю почесну місію виконала представниця ДАХК "Артем" – **Христина Ромащук**.



Після останніх акордів державного гімну XIV Всеукраїнську Спартакіаду трудящих оголосили відкритою!

Із азартом, натхненням та прагненням перемогти спортсмени поринули у спортивну боротьбу, яка для наших спортсменів стала результативною! Отже, вітаємо призерів!

І місце

Гур'єв Денис — армспорт, вагова категорія до 70 кг, ДП "ХМЗ "ФЕД";
Ляшенко Володимир — армспорт, вагова категорія до 80 кг, ДП "ХМЗ "ФЕД";
Закаблук Олександр — настільний теніс, ДП "ХМЗ "ФЕД";
Дзисяк Олег — гирьовий спорт, вагова категорія до 70 кг, ДАХК "Артем";
Яковченко Володимир — гирьовий спорт, вагова категорія до 70 кг, ДАХК "Артем";
Яковченко Анатолій — гирьовий спорт, вагова категорія до 80 кг, ДАХК "Артем".

ІІ місце

Плотницький Юрій, Ковальчук Роман, Мукасеєв Олександр, Шостак Михайло, Мельник Юрій, Бестрицький Едуард, Марков Юрій — волейбольна команда ДП "Новатор";
Федоран Світлана — легка атлетика, стрибки в довжину, ДАХК "Артем";
Підопригора Дмитро — легка атлетика, стрибки в довжину, ВАТ "ВАЗ".

ІІІ місце

Ромащук Христина, Рибачок Євген, Підопригора Дмитро, Федоран Світлана — легка атлетика, естафета, ДАХК "Артем" та ВАТ "ВАЗ".

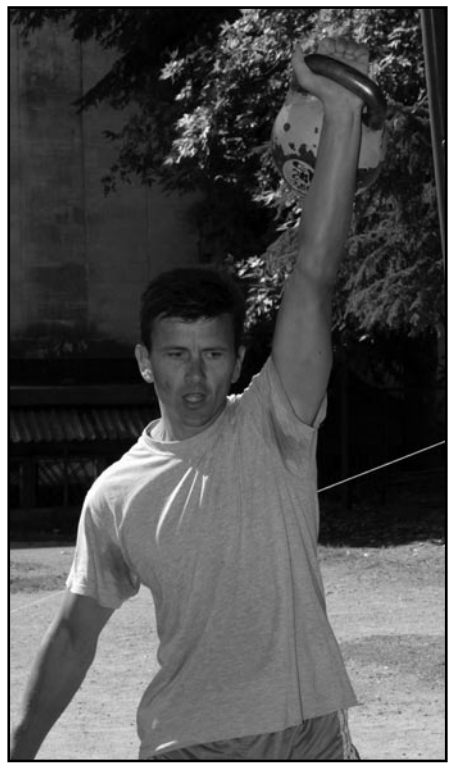
Свій внесок у командний результат вніс Штепа Володимир, учасник змагань з армспорту від ДП "Івченко-Прогрес".
Гідно себе проявили **Калій Юрій, Гала Мирослав, Гольдмаш Рудольф, Бубряк Сергій, Решко Мирослав, Зийнич Едуард, Волосевич Едгарс** — члени команди з футзалу ВАТ "Точприлад".

Завдяки зусиллями цих спортсменів в загальнокомандному заліку Укрпрофавіа виборола **Третє місце** та отримала Кубок призера!

З невеликим відривом на друге місце вийшла Профспілка залізничників та транспортних будівельників, а І місце вже вкотре здобуває команда Профспілки працівників металургійної та гірничодобувної промисловості.

Дні змагань промайнули швидко, і прийшов час урочистого закриття Спартакіади. Всі призери змагань отримали свої нагороди: медалі та пам'ятні дипломи. Але в їхніх очах можна було прочитати відтінок смутку, адже закриття Спартакіади — це закінчення великого спортивного свята, це розлука з новими друзями та колегами по галузевій команді!

Станіслав ЛІЩИНСЬКИЙ,
Каріна ПЛАХОВА,
працівники ВА ЦК ПАУ



Від редакції:

Висловлюємо велику вдячність всім спортсменам, які представляли Укрпрофавіа на XIV Всеукраїнській Спартакіаді та здійснили свій особистий внесок у досягнення високих результатів! Бажаємо і надалі успішних стартів та нових спортивних перемог! Особливо дякуємо керівникам та головам первинних організацій: **Смалю С.М., Кельїну О.Д.** (ДАХК "Артем"); **Ремінцю П.І., Екшмідту А.А.** (ВАТ "Точприлад"); **Муравченко Ф.М., Харкіну С.Г.** (ДП "Івченко-Прогрес"); **Антоненко О.А., Лукащику А.О.** (ВАТ "ВАЗ"); **Вдовиченко А. А., Рижанському О.Т.** (ДП "Новатор"); **Жданову О.А., Тиндіку В.Т**. (ДП "ХМЗ "ФЕД") за участь у змаганнях представників цих підприємств, за фінансову підтримку збірної команди , а також працівникам ВА ЦК ПАУ **Ліщинському С.М.** та **Плаховій К.Ю.** за організаційну підготовку команди до змагань! Про враження учасників Спартакіади читайте в наступних випусках.

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 реакції ведеться тільки на сторінках газети. Матеріали не рецензуються і не повертаються.
Газета видається з серпня 2006 року.

Засновник: **Профспілка авіабудівників України**
Головний редактор **Олександр ПАЛІЙ**
Випусковий редактор **Ольга ГОРОДНЯ**
Верстка **Марія РАДОВА**
Видавець: **Профспілка авіабудівників України**

Поштова адреса редакції:
01012, м. Київ,
Майдан Незалежності, 2.
Тел. 279-16-45.
Факс 278-86-81.
aviabudivnyk@narod.ru

Друк виконано:
видруковано в
ПП «Трейд-Інформ»,
м. Київ, вул. Новозабарська, 2/6.
Виходить двічі на місяць.
Наклад: 2500 примірників.

Реєстраційне свідоцтво: КВ
№11645516
від 15.08.2006
Підписано до друку 05.10.2007
Замовлення № 5